

**PROBLEMÁTICAS EVIDENCIADAS EN LA GESTIÓN PREDIAL DEL PROYECTO  
DE INFRAESTRUCTURA VIAL GIRARDOT – HONDA - PUERTO SALGAR EN LA  
UNIDAD FUNCIONAL 5.**



**Presentado por:**

**DIANA ALEJANDRA PEDRAZA TAMAYO**

**UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS  
FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL  
ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN TERRITORIAL Y AVALÚOS  
BOGOTÁ D.C**

**2024**

**PROBLEMÁTICAS EVIDENCIADAS EN LA GESTIÓN PREDIAL DEL PROYECTO  
DE INFRAESTRUCTURA VIAL GIRARDOT – HONDA - PUERTO SALGAR EN LA  
UNIDAD FUNCIONAL 5.**

**Presentado por:**

**DIANA ALEJANDRA PEDRAZA TAMAYO**

**Trabajo de Grado para optar el título de Especialista en Gestión Territorial y  
Avalúos.**

**Presentado a:**

**ING. GERARDO URREA CACERES**

**UNIVERSIDAD SANTO TOMÁS**

**FACULTAD DE INGENIERIA CIVIL**

**ESPECIALIZACIÓN EN GESTIÓN TERRITOTIAL Y AVALÚOS**

**BOGOTÁ D.C**

**2024**



## TABLA DE CONTENIDO

<b>LISTA DE ILUSTRACIONES.....</b>	<b>5</b>
<b>LISTA DE TABLAS .....</b>	<b>6</b>
<b>RESUMEN .....</b>	<b>7</b>
<b>ABSTRACT .....</b>	<b>8</b>
<b>GLOSARIO.....</b>	<b>9</b>
<b>INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>11</b>
<b>OBJETIVOS .....</b>	<b>12</b>
OBJETIVO GENERAL: .....	12
OBJETIVOS ESPECÍFICOS: .....	12
<b>ANTECEDENTES DEL PROBLEMA .....</b>	<b>13</b>
<b>REFLEXIÓN SOBRE LAS IMPLICACIONES O CONSECUENCIAS SOCIOCULTURALES Y ÉTICAS: .....</b>	<b>14</b>
<b>RELACIÓN CON LA GESTIÓN TERRITORIAL Y AVALÚOS .....</b>	<b>15</b>
<b>JUSTIFICACIÓN .....</b>	<b>16</b>
<b>LOCALIZACIÓN.....</b>	<b>18</b>
<b>MARCO DE REFERENCIA .....</b>	<b>20</b>
MARCO NORMATIVO: .....	20
MARCO CONCEPTUAL .....	26
<i>ORDENAMIENTO TERRITORIAL:.....</i>	<i>26</i>
<i>PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL:.....</i>	<i>27</i>
<i>ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS – APP:.....</i>	<i>38</i>
<i>CONTRATO DE CONCESIÓN.....</i>	<i>39</i>
<i>CONTRATO DE CONCESIÓN APP 003 DE 2014 .....</i>	<i>39</i>
<i>GESTIÓN PREDIAL:.....</i>	<i>40</i>
<i>IDENTIFICACIÓN PREDIAL: .....</i>	<i>41</i>
<i>LONGITUD EFECTIVA PREDIAL: .....</i>	<i>41</i>
<i>UNIDAD FUNCIONAL:.....</i>	<i>41</i>
<i>AVALÚO COMERCIAL CORPORATIVO:.....</i>	<i>42</i>
<b>METODOLOGÍA.....</b>	<b>42</b>





FASE 1 RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN: .....	43
FASE 2 ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN: .....	43
FASE 3 PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO:.....	44
<b>RESULTADOS .....</b>	<b>44</b>
PROCESO DE ADQUISICIÓN EN EL CASO DE ESTUDIO .....	44
1. <i>Identificación de áreas requeridas</i> .....	45
2. <i>Expedición de oferta formal de compra:</i> .....	45
3. <i>Adquisición de los predios:</i> .....	45
SUBSECTORES: .....	47
REQUERIMIENTO PREDIAL: .....	48
ÁREA REQUERIDA:.....	49
NATURALEZA JURÍDICA DE LOS PREDIOS: .....	50
CLASIFICACIÓN DEL SUELO: .....	52
PERMISOS DE INTERVENCIÓN VOLUNTARIO: .....	54
TIPO DE GESTIÓN PREDIAL:.....	55
PREDIOS ADQUIRIDOS: .....	57
PREDIOS PENDIENTES DE ADQUIRIR .....	57
<b>PROBLEMATICAS Y POSIBLES SOLUCIONES PARA MEJORAR LA GESTIÓN PREDIAL</b>	<b>59</b>
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>64</b>
<b>RECOMENDACIONES .....</b>	<b>66</b>
<b>BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>67</b>





## Lista de Figuras

<b>Figura 1:</b> Localización del proyecto .....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Figura 2:</b> Localización de la Unidad Funcional 5.....	<b>¡Error! Marcador no definido.</b>
<b>Figura 3:</b> Clasificación del uso del suelo la Dorada.....	30
<b>Figura 4:</b> Clasificación Uso del suelo de Guaduas.....	33
<b>Figura 5:</b> Clasificación de uso de suelo del Municipio de Puerto Salgar .....	35
<b>Figura 6:</b> Titulares predios públicos .....	61
<b>Figura 7:</b> Desplazamiento de la base Catastral de Puerto Bogotá.....	60





## Lista de Tablas

<b>Tabla 1:</b> Descripción Unidades Funcionales .....	19
<b>Tabla 2:</b> Marco Normativo del Trabajo de Investigación.....	20
<b>Tabla 3:</b> Clasificación de uso del suelo PBOT del Municipio de la Dorada.....	29
<b>Tabla 4:</b> Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de Puerto Salgar. ....	31
<b>Tabla 5:</b> Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de Guaduas.....	33
<b>Tabla 6:</b> Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de Puerto Salgar. ....	35
<b>Tabla 7:</b> Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de Honda.....	37
<b>Tabla 8:</b> Subsectores Unidad Funcional 5.....	47
<b>Tabla 9:</b> Requerimiento predial por subsectores .....	48
<b>Tabla 10:</b> Área requerida para ejecución del proyecto .....	49
<b>Tabla 11:</b> Naturaleza Jurídica de los predios requeridos.....	50
<b>Tabla 12:</b> Clasificación del suelo La Dorada. ....	53
<b>Tabla 13:</b> Clasificación del suelo Guaduas. ....	53
<b>Tabla 14:</b> Clasificación del suelo Puerto Salgar. ....	53
<b>Tabla 15:</b> Clasificación del suelo Honda .....	53
<b>Tabla 16:</b> Permisos de Intervención suscritos en el caso de estudio.....	54
<b>Tabla 17:</b> Tipo de Gestión Predial adelantada. ....	55
<b>Tabla 18:</b> Predios Adquiridos Unidad Funcional 5.....	57
<b>Tabla 19:</b> Predios Pendientes de adquirir Unidad Funcional 5.....	57





## RESUMEN

Con la llegada del gobierno (2010-2018), se planteó realizar una de las inversiones más significativas en el ámbito de la infraestructura vial con el propósito de aumentar la interconexión entre diferentes regiones de Colombia y convertirse en un modelo en la implementación de Asociaciones Público-Privadas (APP). Así surgieron los proyectos de cuarta generación en el país, entre los cuales se licitó en la primera ola el proyecto vial Girardot – Honda – Puerto Salgar.

En el año 2021 comenzaron los primeros proyectos viales de quinta generación, lo que evidenció que, de los 29 proyectos de cuarta generación en el país, solo 3 han completado sus etapas de pre construcción y construcción, incluyendo el proyecto Girardot – Honda – Puerto Salgar, que entró en operación. Sin embargo, hasta enero de 2024, aún no ha finalizado la etapa de gestión predial, habiendo adquirido 454 de los 535 predios necesarios para su construcción.

En este contexto, el presente documento analiza la gestión predial en la Unidad Funcional 5, examinando de manera analítica las interacciones entre el uso del suelo de cada predio, su condición en el PBOT y otras características relevantes para la identificación predial y el desarrollo de las actividades descritas en el apéndice técnico.

Con la información recolectada, se establecieron soluciones viables que permitirán, en el futuro, guiar no solo el proyecto mencionado, sino también otros proyectos de cuarta y quinta generación vial en su plan de gestión predial, subsanando las dificultades corregibles y proporcionando una alternativa para mitigar controladamente las problemáticas abordadas en este documento.

**Palabras Clave:** Gestión, predio, infraestructura, concesión, vía, enajenación, territorio.





## Abstract

With the entry of the government (2010-2018) it was proposed to make one of the highest investments in road infrastructure, this with the purpose of Colombia advancing in the connectivity of the regions, becoming a model to follow in the implementation of PPP. In this way, the fourth-generation projects were born in the country, with the Girardot – Honda – Puerto Salgar Road project being tendered in the first wave.

For the year 2021, the first fifth generation road projects began, which showed that, of the 29 fourth generation projects in the country, only 3 have completed their preconstruction and construction stages, such as the Girardot project – Honda – Puerto Salgar, which was put into the operation stage, but to date the property management stage has not been completed, having as of January 2024, 454 properties acquired out of 535 that are required for its construction.

According to the above, this document carried out an analysis of the property management carried out in Functional Unit 5, analytically observing the interactions present between the land use of each property, its determining condition in the PBOT and other characteristics relevant to the time to prepare a property identification and the development of the activities described in the technical appendix.

With the information collected, feasible solutions were established that will allow, in the future, to direct not only the project in question, but also the other fourth and fifth generation road projects, in their property management plan and thus correct those difficulties that are still feasible. correct and also have an alternative to mitigate in a controlled manner the problems developed in this document.

**Keywords:** Management, property, infrastructure, concession, road, alienation, territory,





## GLOSARIO

**GESTIÓN:** Este proceso busca obtener la propiedad y disponibilidad del terreno a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura e incluye: a) una investigación técnica, legal, física y socioeconómica, que identifique la relación entre los bienes inmuebles necesarios para el proyecto y sus propietarios y/o terceros. (ANI, 2014).

**PREDIO:** Se refiere a una unidad física compuesta por terreno, edificaciones, estructuras accesorias, cultivos y especies, necesarios para la completa implementación del Corredor del Proyecto. Estos elementos deben ser adquiridos por el Concesionario a nombre de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o puestos a disposición del Concesionario por parte de la ANI o un tercero, para cumplir con las obligaciones del Concesionario derivadas del contrato correspondiente. (ANI, Glosario, 2024).

**INFRAESTRUCTURA:** Desde una perspectiva de ingeniería, se define como cualquier equipo o estructura que tenga la capacidad de ofrecer un servicio específico o llevar a cabo una actividad determinada. Esto puede incluir carreteras, plantas de tratamiento, sistemas de drenaje, infraestructura eléctrica, aeropuertos, vías férreas, entre otros ejemplos (ANI, Glosario, 2024).

**CONCESIÓN:** es el responsable directo de adelantar las acciones para adquirir los predios del proyecto, con su grupo de gestión predial y el apoyo de los demás profesionales responsables, especialmente de diseño, la planeación de las obras y de brindar el apoyo logístico y administrativo (ANI A. N., 2017).

**VÍA:** Espacio designado para el paso de personas y/o animales, ya sea de acceso público o privado (ANI A. N., Glosario, 2024).





**ENAJENACIÓN:** Es un acto jurídico donde se cede la propiedad de un bien a otra persona, ya sea de forma gratuita o a cambio de una contraprestación (Alcaldía de Bogotá, 2024).

**TERRITORIO:** Área de la superficie terrestre que está bajo la autoridad o administración de una entidad jurídica, como un país, una provincia o una municipalidad., etc.





## INTRODUCCIÓN

La infraestructura vial es, sin duda, uno de los temas más cruciales en cualquier país, ya que es esencial para su desarrollo y progreso económico. En el caso de Colombia, esto es aún más relevante, ya que la falta de redes de transporte aéreo, férreo y fluvial adecuadas y bien equipadas hace que el transporte interno, tanto de carga como de pasajeros, dependa principalmente de los proyectos carreteros, convirtiéndolos en el eje articulador de la nación. Por esta razón, los últimos gobiernos se han enfocado en avanzar en la estructuración de obras a nivel nacional, con el objetivo de conectar el territorio, mejorando la eficiencia del sector transporte y reducir los costos de traslado, para hacer al país más competitivo y mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

En este contexto, en el año 2021 se lanzó una nueva generación de vías en el país (5G). La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad encargada de la adjudicación y supervisión de los proyectos concesionados de inversión, ha buscado innovar y apuntar a una generación de vías más sostenibles por medio de los modelos de Asociación Público-Privada (APP) e Inversiones Privadas (IP). Estos modelos buscan mejorar la distribución de riesgos y otros aspectos, abarcando desde el componente social hasta los componentes económicos e institucionales. Naturalmente, se esperaba que, con la llegada de este nuevo avance en infraestructura vial, las generaciones anteriores estuvieran concluidas o en etapa de operación (Molina, 2021).

El primer grupo de vías 4G fue anunciado el 12 de septiembre de 2012 y, a partir de ahí, comenzó el proceso de pliegos para la licitación de los primeros seis proyectos viales, logrando adjudicar el corredor vial Girardot – Honda – Puerto Salgar, entre otros,





entre el 10 y 11 de septiembre de 2014. Con esta nueva iniciativa se busca impulsar el desarrollo local a nivel municipal y departamental mediante la conectividad regional.

Con la firma del contrato de concesión vial, se implementaron modelos de apéndices técnicos mejorados y complementados desde el punto de vista de riesgos y distribución de cargas, asignando a la gestión predial el número 7. En este se reguló de manera controlada la forma correcta de realizar la adquisición predial delegada y otras características propias de esta actividad.

En este orden de ideas, el presente documento tiene como objetivo llevar a cabo un análisis del proyecto vial Girardot-Honda-Puerto Salgar, revisando cómo se ejecutaron y establecieron los parámetros adoptados por la Concesión Alto Magdalena en la realización de la adquisición predial, específicamente en la Unidad Funcional 5, identificando las problemáticas evidenciadas en el desarrollo y cumplimiento de lo estipulado en el Apéndice Técnico 7 del contrato de Concesión APP 003 de 2014.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GENERAL:**

Analizar el impacto y la importancia de la gestión territorial en las problemáticas prediales presentadas en la ejecución de la Unidad Funcional 5 del proyecto vial Girardot – Honda – Puerto Salgar.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS:**

- Analizar la información que permita comprender el estado actual del proceso de adquisición predial llevado a cabo por la Concesión Alto Magdalena.





- Determinar el uso del suelo y las características más relevantes de los predios requeridos por el proyecto vial.
- Proponer soluciones factibles a partir de la Gestión Territorial a las problemáticas evidenciadas.

## **ANTECEDENTES DEL PROBLEMA**

En la actualidad, con el lanzamiento de una nueva generación de vías en el país (5G), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), entidad encargada de la adjudicación y supervisión de los proyectos concesionados de inversión a través de los modelos de Asociación Público-Privada (APP) e Inversiones Privadas (IP), ha buscado innovar y apuntar hacia una generación de vías más sostenibles. Este enfoque abarca desde el componente social hasta los componentes económicos e institucionales, mejorando la distribución de riesgos, entre otros aspectos. Naturalmente, se esperaría que, con este nuevo avance en la infraestructura vial del país, las generaciones anteriores ya hubieran sido completadas o se encontraran en etapa de operación.

El primer grupo de vías 4G se anunció el 12 de septiembre de 2012, iniciándose desde entonces el proceso de pliegos para la licitación de los primeros seis proyectos viales. Entre el 10 y 11 de septiembre de 2014, se logró la adjudicación del corredor vial Girardot – Honda – Puerto Salgar, entre otros. Esta nueva iniciativa busca impulsar el desarrollo local a nivel municipal y departamental a través de la conectividad regional.

A lo largo del desarrollo de la gestión predial en los proyectos de carreteros, se han realizado modificaciones a los anexos que establecen los lineamientos y directrices para ejecutar las actividades tendientes a obtener la titularidad de los predios, conforme





a los requisitos de la ANI. Con la entrada en vigencia de los proyectos de cuarta generación, se implementó el Apéndice Técnico 7, que recopila información de las generaciones anteriores y tecnifica el procedimiento a seguir. Este apéndice tiene como objetivo evitar el incumplimiento de las obligaciones contractuales por parte la concesión.

Debido a la desactualización de las bases de datos catastrales y a las deficiencias en la intercomunicación de información entre entidades (SNR – IGAC), la etapa de identificación predial se vuelve una tarea ardua. Esto, junto con la deficiente planificación territorial y la incorrecta delimitación de zonas, ha generado numerosas problemáticas que complican el proceso de adquisición y retrasan la entrada en operación de los proyectos, causando pérdidas y la necesidad de suscribir otrosíes, entre otros inconvenientes.

## **REFLEXIÓN SOBRE LAS IMPLICACIONES O CONSECUENCIAS**

### **SOCIOCULTURALES Y ÉTICAS:**

Con la mitigación de las problemáticas prediales se busca satisfacer las necesidades de las comunidades cercanas a las zonas de influencia del proyecto vial. Estas zonas son en gran medida rurales, donde la población utiliza sus tierras para actividades como agricultura, ganadería y otras formas de explotación, que constituyen la principal fuente de sustento económico para los habitantes y sus familias.

De acuerdo a lo anterior, cuando estas familias son impactadas por proyectos declarados de utilidad pública y deben "vender voluntariamente" sus terrenos, su estilo de vida cambia drásticamente al verse obligadas a enajenar sus propiedades. En muchos casos, sus derechos e intereses son vulnerados. Es vital enfocar el proyecto considerando la gestión del territorio como un aspecto fundamental, garantizando la





consistencia de la información sobre las características del suelo, como su distribución, uso y disposición final, conforme a la normativa vigente. Esto tiene como objetivo caracterizar correctamente los predios requeridos durante el proceso de investigación predial y elaboración de insumos, evitando afectar a los propietarios y asegurando sus derechos fundamentales y conexos.

En este contexto, es importante destacar que estos proyectos viales buscan impulsar la competitividad cultural y demográfica de la región. Por tanto, es esencial involucrar a la comunidad en la gestión predial, creando un espacio de concertación donde el concesionario pueda conocer los temores, rumores, preguntas y quejas. Esto permitirá llevar a cabo un proceso más participativo con los actores directamente afectados por el proyecto.

## **RELACIÓN CON LA GESTIÓN TERRITORIAL Y AVALÚOS**

La gestión del territorio es crucial para el crecimiento y desarrollo de las redes de infraestructura a nivel nacional, especialmente en el proceso de adquisición predial. Mediante este proceso, las entidades públicas y privadas, en delegación del estado, obtienen la titularidad de los inmuebles, ya sea mediante enajenación voluntaria o expropiación judicial o administrativa.

Siguiendo lo expuesto, al iniciar este proceso, es esencial llevar a cabo una primera etapa que consiste en la correcta identificación de los predios a adquirir. Esto implica realizar tareas de revisión y reconocimiento de cada predio, como la identificación catastral y jurídica, así como la verificación de la normativa aplicada a cada inmueble en particular. Dado que cada unidad predial presenta diversas características físicas, ambientales, hidrológicas, entre otras, que son relevantes para determinar su régimen





de uso del suelo, este aspecto resulta crucial al elaborar los insumos prediales y proceder con la adquisición. Por ende, al recopilar estos datos de manera adecuada, se facilitará la ejecución correcta y precisa de todas las tareas relacionadas con el proceso de adquisición de predios, lo que permitirá lograr una adquisición predial efectiva, eficiente y acertada.

Además de lo anterior, el tema de la valoración juega un papel esencial en el proceso de adquisición predial, ya que representa una segunda etapa relevante en dicho proceso. Esta etapa se refiere a la realización del avalúo comercial, momento en el cual, de acuerdo al numeral 3 del artículo 6 de la Resolución 620 de 2008 emitida por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi, el perito evaluador debe examinar la regulación urbanística actual en el municipio donde se ubique el inmueble objeto de avalúo comercial. Si el inmueble cuenta con un informe de uso del suelo emitido por la circunscripción territorial, el evaluador debe constatar la coherencia de este concepto con la normativa urbana vigente.

## **JUSTIFICACIÓN**

La incorrecta identificación y caracterización predial se considera una de las principales dificultades en la ejecución de la gestión predial en los proyectos de infraestructura concesionada en el país. A pesar de que el gobierno (2018-2022) se ha fijado la meta de "concluir, concluir y concluir los proyectos viales 4G", y ha destinado grandes inversiones por un valor cercano a los \$29,36 billones (según cifras de 2020), lo que representa un 62,33% del total del CAPEX de los proyectos de 4G, estas inversiones no han sido suficientes para alcanzar la meta establecida.





Una de las dificultades de los proyectos 4g radica en obtener la disponibilidad predial, un requisito establecido en los contratos de concesión que exige confirmar que se tiene disponibilidad sobre el cuarenta por ciento (40%) de los predios necesarios. Para abordar esta cuestión, las concesiones viales han optado por utilizar el Artículo 27 de la Ley 1682 de 2018, el cual introduce la figura del Permiso de Intervención Voluntario. Esta disposición permite que el titular de derecho inscrito del predio autorice la intervención en su propiedad antes de que se concluya la etapa de enajenación, ya sea voluntaria o judicial, con el fin de obtener la disponibilidad predial requerida (Ley 1682 de 2013).

En esta línea de pensamiento, resulta crucial examinar, desde una perspectiva del planeamiento territorial (considerando los POT vigentes), las dificultades identificadas a lo largo del proceso de gestión predial del proyecto Girardot-Honda-Puerto Salgar. Esto implica considerar las particularidades del proyecto vial, del área en cuestión, así como sus aspectos normativos, usos del suelo, entre otros elementos.

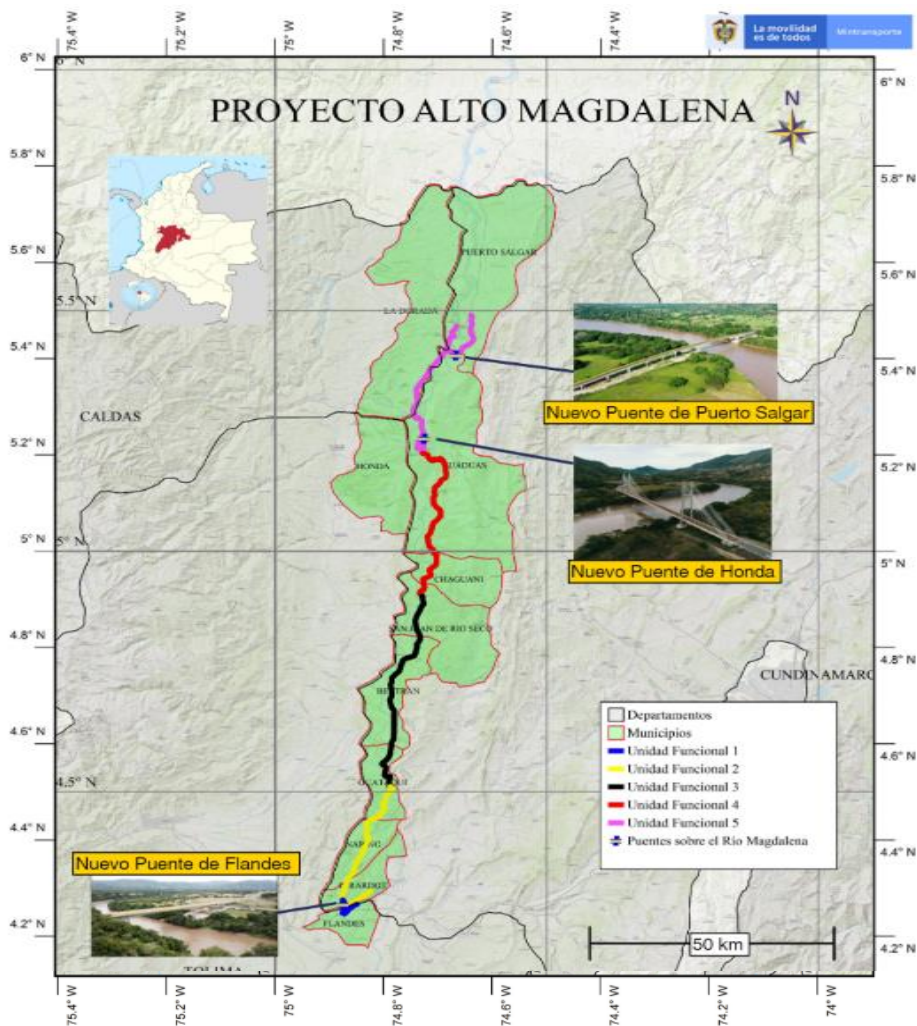
En este sentido, es de suma importancia tanto para el proyecto en cuestión como para otras concesiones de cuarta generación, abordar las problemáticas prediales desde una óptica normativa con el fin de evitar sobrecostos y reducir el riesgo predial contemplado en el contrato de concesión. Por lo tanto, este documento tiene como propósito desarrollar una evaluación de la gestión predial llevada a cabo desde el enfoque del ordenamiento territorial, proponiendo soluciones y alternativas que permitan mitigar las dificultades identificadas tanto para el concesionario como para los propietarios involucrados.





## LOCALIZACIÓN

El proyecto vial se encuentra ubicado en centro oriente del país, ocupando el corredor vial Honda-Puerto Salgar-Girardot, atravesando los departamentos de Tolima, Caldas y Cundinamarca.



**Figura 1:** Localización del proyecto

**Fuente:** Tomado de la página oficial de la concesión Alto Magdalena.

El proyecto se encuentra conformado por 5 unidades funcionales, las cuales brindan una longitud efectiva total 190 kilómetros, y se describen a continuación:



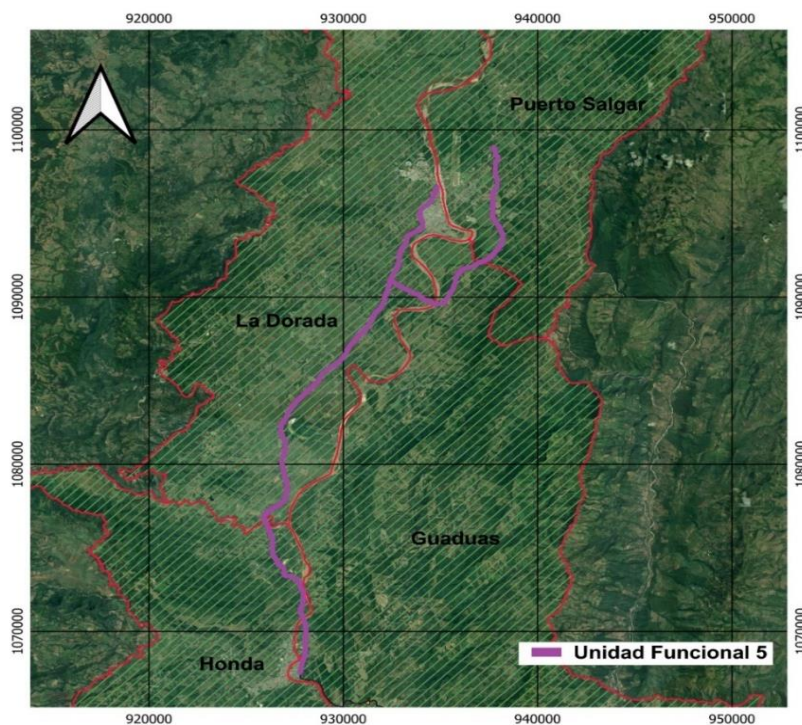


**Tabla 1:** Descripción Unidades Funcionales

UNIDAD FUNCIONAL	DESCRIPCIÓN
UF1	Sector variante Flandes- Girardot con una longitud de 5,2 kilómetros.
UF2	Iniciando en el municipio de Girardot y finalizando en Guataquí con una distancia de 36,5 kilómetros.
UF3	Recorriendo el sector Guataquí- Cambao con una longitud de vía de 51 km.
UF4	Sector Cambao- puerto Bogotá con un trayecto de 44, 8 km,
UF5	Sector del municipio de Puerto Bogotá-Cundinamarca cruzando por el municipio de la Dorada caldas y finalizando en Puerto Salgar-Cundinamarca teniendo como longitud de vía 50,7 km.

**Fuente:** Adaptación Propia.

Para el presente trabajo tomaremos como caso de estudio la Unidad Funcional 5 la cual puede ser visualizada en la siguiente ilustración:



**Figura 2:** Localización de la Unidad Funcional 5.

**Fuente:** Propia





Esta Unidad Funcional comienza en la Inspección de Puerto Bogotá, situada en la glorieta que conecta Honda con la nueva variante. Desde este punto, abarca un trayecto de 17,5 km hasta llegar al nuevo puente de Honda, infraestructura construida por el INVIAS y entregada a la Concesión Alto Magdalena para su administración, y la Ruta Nacional 50CN04. Luego, continúa por 3,30 km hasta llegar a la glorieta Purnio, atravesando los municipios de Honda y La Dorada (Ruta 4510). A partir de este punto, se bifurca en dos ramales: el primero es una vía que ha sido entregada al Concesionario para su administración y proporciona acceso a la cabecera municipal de La Dorada, mientras que el segundo es una variante construida que evita que el tráfico pesado ingrese al mencionado municipio (Ruta Nacional 45CLB). Esta variante tiene una extensión de 6,6 km y atraviesa los municipios de La Dorada y Puerto Salgar.

## MARCO DE REFERENCIA

### MARCO JURIDICO:

La normatividad aplicable a las acciones realizadas durante la ejecución del proyecto se rige bajo los siguientes lineamientos normativos mencionados a continuación:

*Tabla 2: Marco Normativo del Trabajo de Investigación.*

NORMA	NÚMERO	AÑO	AUTOR	DESCRIPCIÓN
Constitución política de Colombia TIPO: Normas constitucionales		1991	Asamblea nacional constituyente	“El conjunto de reglas esenciales del Estado Colombiano, donde se establecen los límites y las interacciones entre los poderes del Estado y entre estos y los ciudadanos, con el propósito de asegurar sus derechos y libertades”





NORMA	NÚMERO	AÑO	AUTOR	DESCRIPCIÓN
<b>NORMA:</b> Código general del proceso TIPO: Ley	1564	2012	Jairo Parra Quijano	“Se encarga de establecer las normativas relacionadas con el procedimiento judicial en casos civiles, comerciales, de familia y agrarios”
<b>NORMA:</b> Código del procedimiento administrativo y contencioso administrativo TIPO: Ley	1437	2011	Congreso de la República	“Mediante esta normativa se emite el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”
<b>Ley de infraestructura</b>	1682	2013	Congreso de la República	“Esta ley establece medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y otorga facultades extraordinarias”
<b>Ley</b>	1742	2014	Congreso de la República	“Esta ley introduce medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, suministro de agua potable y saneamiento básico, así como para otros sectores que requieran expropiación en proyectos de inversión llevados a cabo por el Estado, y también establece otras disposiciones”
<b>Ley</b>	9	1989	Congreso de la República	“Mediante esta normativa se establecen regulaciones relacionadas con los planes de desarrollo municipal, la compraventa y expropiación de bienes, así como otras disposiciones adicionales”
<b>Ley</b>	105	1993	Congreso de la República	“Los artículos 34 y 35 son el fundamento de los avalúos para los predios afectados por la construcción, rehabilitación o mejoramiento de una vía”
<b>Ley</b>	80	1993	Congreso de la República	“Esta normativa emite el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”
<b>Ley</b>	388	1997	Congreso de la República	“Mediante esta ley se disminuyen los plazos de prescripción en asuntos civiles”.
<b>Ley</b>	791	2002	Congreso de la República	“Esta ley tiene como objetivo reducir los plazos de prescripción en asuntos de índole civil”





NORMA	NÚMERO	AÑO	AUTOR	DESCRIPCIÓN
Ley	1228	2008	Congreso de la República	"Esta ley establece las franjas mínimas de retiro obligatorio o áreas de exclusión para las carreteras del sistema Vial Nacional, así como la creación del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras y otras disposiciones relacionadas"
Ley	1579	2012	Congreso de la República	"Mediante esta ley se promulga el estatuto de registro de instrumentos públicos y se incluyen otras disposiciones adicionales"
Ley	1537	2012	Congreso de la República	"Esta ley tiene como objetivo establecer normativas que faciliten y promuevan el desarrollo urbano y el acceso a la vivienda, además de incluir otras disposiciones adicionales"
Ley	1561	2012	Congreso de la República	"Esta ley establece un procedimiento verbal especial para otorgar títulos de propiedad a los poseedores materiales de bienes inmuebles urbanos y rurales de pequeña entidad económica, con el fin de sanear la falsa tradición, además de incluir otras disposiciones adicionales"
Ley	1673	2013	Congreso de la República	"Mediante esta ley se regula la actividad del evaluador y se incluyen otras disposiciones adicionales"
Ley	1150	2007	Congreso de la República	"Esta ley introduce medidas para mejorar la eficiencia y la transparencia en la Ley 80 de 1993, así como otras disposiciones generales sobre la contratación con recursos públicos"
Ley	160	1994	Congreso de la República	"Esta ley establece la creación del Sistema Nacional de Reforma Agraria y Desarrollo Rural Campesino, así como un subsidio para la adquisición de tierras, reforma el Instituto Colombiano de la Reforma Agraria y establece otras disposiciones adicionales"
Decreto Ley	855	1994	Presidente de la República	"Este decreto reglamenta parcialmente la Ley 80 de 1993 en lo referente a la contratación directa"





NORMA	NÚMERO	AÑO	AUTOR	DESCRIPCIÓN
<b>Decreto Ley</b>	2150	1995	Presidente de la República	"Este decreto tiene como objetivo eliminar y modificar regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios que existen en la Administración Pública"
<b>Decreto</b>	737	2014	Presidente de la República	"Este decreto reglamenta el saneamiento automático por motivos de utilidad pública e interés social, según lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013"
<b>Decreto</b>	738	2014	Presidente de la República	"Este decreto establece las regulaciones relacionadas con los plazos para llevar a cabo la negociación directa y la imposición de servidumbres por vía administrativa, tal como lo dispone el artículo 38 de la Ley 1682 de 2013"
<b>Decreto</b>	1420	1998	Presidente de la República	"Este decreto reglamenta parcialmente el artículo 37 de la Ley 9 de 1989, el artículo 27 del Decreto-ley 2150 de 1995, los artículos 56, 61, 62, 67, 75, 76, 77, 80, 82, 84 y 87 de la Ley 388 de 1997 y el artículo 11 del Decreto-ley 151 de 1998, los cuales hacen referencia al tema de avalúos"
<b>Decreto</b>	2181	2006	Presidente de la República	"Este reglamento parcial interpreta y aplica algunas de las normativas referentes a planes parciales establecidas en la Ley 388 de 1997, además de introducir nuevas disposiciones en el ámbito urbanístico"
<b>Decreto</b>	1469	2010	Presidente de la República	"Este documento establece las regulaciones sobre las licencias urbanísticas, el reconocimiento de edificaciones y el papel de los curadores urbanos en la función pública, además de incluir otras disposiciones relevantes"
<b>Decreto</b>	19	2012	Presidente de la República	"Este decreto establece normativas con el objetivo de eliminar o modificar regulaciones, procedimientos y trámites que son innecesarios dentro de la Administración Pública"





NORMA	NÚMERO	AÑO	AUTOR	DESCRIPCIÓN
<b>Decreto</b>	2729	2012	Presidente de la República	"Este documento establece las regulaciones para el cumplimiento del párrafo 1 del artículo 61 de la Ley 388 de 1997, el cual trata sobre la notificación de programas, proyectos u obras de utilidad pública o interés social"
<b>Decreto</b>	2976	2010	Presidente de la República	"Este decreto establece las regulaciones para el cumplimiento del párrafo 3 del artículo 1 de la Ley 1228 de 2008, junto con la emisión de otras disposiciones relevantes"
<b>Decreto</b>	737	2014	Presidente de la República	"Este decreto regula el proceso de saneamiento automático por razones de utilidad pública e interés social, conforme al artículo 21 de la Ley 1682 del 22 de noviembre de 2013"
<b>Resolución Nacional</b>	898	2014	IGAC	"Esta ley establece las normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales necesarios en los proyectos de infraestructura de transporte contemplados en la Ley 1682 de 2013"
<b>Resolución Nacional</b>	620	2008	IGAC	"Esta ley define los procedimientos a seguir para los avalúos requeridos en el contexto de la Ley 388 de 1997"
<b>Resolución</b>	545	2008	Instituto Nacional de Concesiones	"Esta normativa define los instrumentos de gestión social que se aplican a proyectos de infraestructura llevados a cabo por el Instituto Nacional de Concesiones, y establece criterios para su implementación"
<b>Resolución</b>	77	2012	ANI (Agencia Nacional de Infraestructura)	"Esta ley establece directrices de Gestión Social para la creación y aplicación de planes de reubicación involuntaria de comunidades que ocupan tierras necesarias para proyectos de infraestructura concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura"





NORMA	NÚMERO	AÑO	AUTOR	DESCRIPCIÓN
Resolución	2684	2015	Ministerio de Transporte	"Este decreto especifica los componentes del daño emergente y el lucro cesante que deben evaluarse en los procedimientos de adquisición de terrenos para proyectos de infraestructura de transporte, según lo establecido en la ley"
Resolución	1776	2015	ANI (Agencia Nacional de Infraestructura)	"Esta resolución complementa la resolución 545 de 2008, la cual define los instrumentos de gestión social aplicables a proyectos de infraestructura desarrollados por el Instituto Nacional de Concesiones, y establece criterios adicionales para la implementación del plan de compensaciones socioeconómicas"
Resolución	193	2014	IGAC	"Esta normativa establece el procedimiento para llevar a cabo el proceso de aclaración de superficie y/o límites, según lo estipulado en el artículo 26 de la Ley 1682 de 2013"
Resolución	1044	2014	IGAC	"Esta resolución introduce modificaciones y adiciones a la Resolución 898 de 2014, la cual establece normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales necesarios en los proyectos de infraestructura de transporte contemplados en la Ley 1682 de 2013"
Resolución	316	2014	IGAC	"Esta resolución introduce modificaciones parciales a la Resolución 898 de 2014, la cual establece normas, métodos, parámetros, criterios y procedimientos para la elaboración de avalúos comerciales necesarios en los proyectos de infraestructura de transporte contemplados en la Ley 1682 de 2013"
Acuerdo Municipal (PBOT)	038	2013	Consejo Municipal de la Dorada	"Este decreto adopta la revisión del Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de La Dorada, conforme al Acuerdo 031 de 2001"
Acuerdo Municipal (PBOT)	036	2000	Consejo Municipal de Guaduas	"Este decreto adopta el Plan Básico de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Guaduas"





NORMA	NÚMERO	AÑO	AUTOR	DESCRIPCIÓN
Acuerdo Municipal (PBOT)	485	2011	Consejo Municipal de Puerto Salgar	"Este decreto adopta la revisión del Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de Puerto Salgar, según lo establecido en el Acuerdo 149 de 2002"

*Fuente: Adoptado a partir de toda la normatividad vigente en obras de infraestructura.*

## MARCO CONCEPTUAL

En este capítulo, es fundamental destacar las bases teóricas y conceptuales del presente escrito, ya que son claves para abordar el tema objeto de estudio, el cual está ligado al ordenamiento territorial y la gestión territorial de los municipios por los cuales cruza el proyecto; lo que conlleva a una mejor comprensión de dichos conceptos y así mismo como se relacionan entre sí.

A continuación, se describen de la siguiente manera:

### ORDENAMIENTO TERRITORIAL:

El concepto de ordenamiento territorial se encuentra establecido en el artículo 5 de la ley 388 de 1997 como un conjunto de acciones político-administrativas y de planificación física concertadas, promovidas por los municipios o distritos y áreas metropolitanas en el ejercicio de su función pública, conforme a las directrices establecidas por la Constitución y las leyes. Su objetivo principal es regular el proceso de gestión y desarrollo del crecimiento y la organización de los territorios en el ámbito nacional, mediante la implementación de instrumentos eficaces para dirigir el crecimiento del territorio bajo su jurisdicción y controlar la utilización, transformación y ocupación del





espacio. Estas acciones deben estar en consonancia con las estrategias de desarrollo socioeconómico y en armonía con el medio ambiente, así como con las tradiciones históricas y culturales (Ley 388, 1997, Artículo 5).

Se debe destacar la relevancia del ordenamiento territorial, el cual se ha transformado en una herramienta de respaldo para la planificación del territorio. Además, constituye una política estatal que busca fomentar la descentralización y promover la participación ciudadana, tal como se establece en la Constitución Política Nacional. Esto se encuentra contemplado en el Artículo 2 de la ley 1454 de 2011 (Ley 1454, 2011, Art. 2).

#### **PLAN DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL:**

Según lo establecido en el artículo 9 de la ley 388 de 1997, el plan de ordenamiento territorial se describe como el conjunto de metas, políticas, estrategias, objetivos, directrices, normativas y programas adoptados para dirigir y gestionar el desarrollo físico del territorio y el uso del suelo.

De conformidad a lo definido en el Artículo 9 de la Ley 388 de 1997, los planes de ordenamiento del territorio se Clasifican de la siguiente manera:

- a) Planes de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los distritos y municipios con población superior a los 100.000 habitantes.
- b) Planes básicos de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población entre 30.000 y 100.000 habitantes.





- c) Esquemas de ordenamiento territorial: elaborados y adoptados por las autoridades de los municipios con población inferior a los 30.000 habitantes. (Ley 388, 1997, Art. 9)

Para el caso de estudio, es decir la unidad funcional 5 es relevante hacer énfasis en cada uno de los planes de ordenamiento territorial vigentes para cada uno de los municipios, los cuales son los siguientes:

### **PBOT DEL MUNICIPIO DE LA DORADA - ACUERDO 038 DE 2013:**

Por medio del cual se adopta la revisión del plan básico de ordenamiento territorial del municipio de la dorada (Acuerdo 031 de 2001) reglando los objetivos, estrategias y políticas de largo y mediano plazo para el manejo de la totalidad del territorio y con un periodo de vigencia de largo plazo (12 años) comprendida entre 2013 a 2027.

Basándose en lo mencionado, el Plan Básico de Ordenamiento Territorial (PBOT) de La Dorada representa el instrumento fundamental para llevar a cabo el proceso de ordenamiento del territorio municipal. Se define como el conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para dirigir y gestionar el desarrollo físico del territorio y el uso del suelo en el municipio de La Dorada.

De acuerdo a lo dispuesto en la legislación y normatividad a nivel nacional, el Acuerdo 038 de 2013 - PBOT del Municipio de la Dorada se estructura en tres componentes:





1. **El Componente General del Plan**, el cual estará constituido por los objetivos, estrategias y contenidos estructurales de largo plazo
2. **El Componente Urbano**, el cual estará constituido por las políticas, acciones, programas y normas para encauzar y administrar el desarrollo físico urbano.
3. **El Componente Rural**, el cual estará constituido por las políticas, acciones, programas y normas para orientar y garantizar la adecuada interacción entre los asentamientos rurales y la cabecera municipal, así como la conveniente utilización del suelo. (Consejo Municipal de la Dorada, 2013).

Así mismo el acuerdo municipal clasifica los usos del suelo del territorio de la siguiente manera:

**Tabla 3:** Clasificación de uso del suelo PBOT del Municipio de la Dorada.

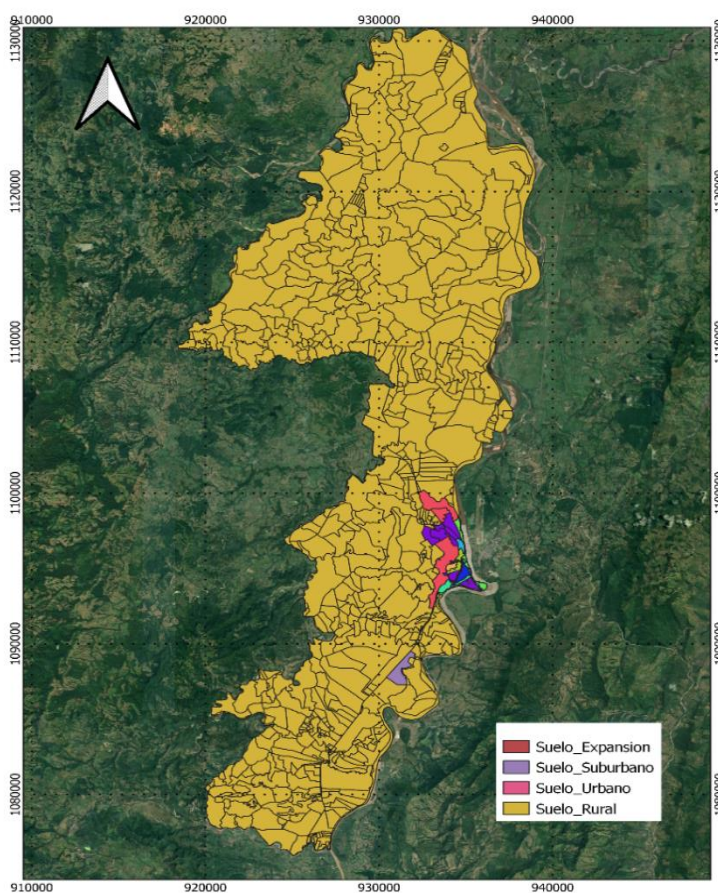
CLASIFICACIÓN DEL SUELO.	
<b>SUELO URBANO</b>	<b>ARTÍCULO 29.</b> “Suelo Urbano. El suelo urbano de La Dorada se define como aquellas áreas dentro del territorio municipal designadas para usos urbanos en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Estas áreas están dotadas de infraestructura vial y redes primarias de servicios como energía, agua potable y alcantarillado, lo que permite su urbanización y construcción de edificaciones, según corresponda”
<b>SUELO EXPANSIÓN URBANA</b>	<b>“ARTÍCULO 32.</b> “Suelo de expansión urbana. Se refiere a la porción del territorio municipal reservada para la expansión urbana, la cual será habilitada para uso urbano durante el período de vigencia del Plan Básico de Ordenamiento Territorial, de acuerdo con lo establecido en el Programa de Ejecución”
<b>SUELO RURAL</b>	<b>ARTÍCULO 33.</b> “El suelo rural engloba aquellos terrenos que no son adecuados para ser utilizados con propósitos urbanos, ya sea por consideraciones de oportunidad o por estar destinados a usos agrícolas, ganaderos, forestales, explotación de recursos naturales u otras actividades similares.”





CLASIFICACIÓN DEL SUELO.	
<b>Centros Poblados</b>	<b>ARTÍCULO 30.</b> “Centros Poblados. Conforme a lo dispuesto en la Ley 505 de 1999, los centros poblados del municipio de La Dorada corresponden a inspecciones de policía o caseríos con veinte (20) o más viviendas contiguas localizadas en suelo rural.”
<b>SUELO SUBURBANO</b>	<b>ARTÍCULO 34.</b> “Suelo suburbano. Constituyen esta categoría las áreas ubicadas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida urbana y rural.”
<b>SUELO DE PROTECCIÓN</b>	<b>ARTÍCULO 35.</b> “Suelo de protección. Constituido por las zonas y áreas de terrenos que, por sus características geográficas, paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse.”

*Fuente: Propia*



**Figura 3:** Adoptado de PBOT del Municipio de la Dorada- Clasificación Uso del suelo de la Dorada  
**Fuente:** Propia





Al igual el Acuerdo 038 de 2013 clasifica los sectores normativos del Municipio de la Dorada, de la siguiente manera:

**Tabla 4:** Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de La Dorada..

**SECTOR NORMATIVO**  
**ARTICULO 12.** “El PBOT de la Dorada de conformidad con lo establecido por los Artículos 30 al 35 de la Ley 388 de 1997, se clasifica los suelos de la siguiente manera: Suelo urbano, suelo de expansión urbana y suelo rural. Igualmente se determina el suelo de protección (el cual hace parte de los anteriores) y el suelo suburbano (el cual está localizado en áreas rurales), que se delimitan como aparece en el mapa de perímetro urbano-zona de expansión urbana-zona suburbana.”

SECTOR NORMATIVO	TRATAMIENTO
D0	CONSERVACIÓN AMBIENTAL
D1	RENOVACIÓN
D2, D3,D4,D5,D6,D7	CONSOLIDACIÓN.
D8	RENOVACIÓN
D9	MEJORAMIENTO INTEGRAL
D10	CONSOLIDACIÓN
D11	DESARROLLO
D12	CONSOLIDACIÓN
D13	DESARROLLO
D14	CONSOLIDACIÓN
D15 Y D16	RENOVACIÓN
D17 Y D18	CONSOLIDACIÓN
D19	DESARROLLO
D20	CONSOLIDACIÓN





SECTOR NORMATIVO	TRATAMIENTO
D21 Y D22	URBANÍSTICO: DESARROLLO – PLANES PARCIALES DE EXPANSIÓN URBANA.
D23 y D24	CONSOLIDACIÓN
D24	CONSOLIDACIÓN

Fuente: Adoptado de las fichas normativas del Pbot del Municipio de la Dorada

### **PBOT DEL MUNICIPIO DE GUADUAS - ACUERDO 036 DEL 17 DE SEPTIEMBRE DE 2000:**

“Por el cual se adopta el plan básico de ordenamiento territorial para el municipio de Guaduas, exponiendo la estructura normativa que concreta los contenidos del mismo, en lo relacionado con sus componentes general, urbano y rural, diferenciando las normas estructurales, generales y complementarias, de conformidad con lo previsto en la Ley 388 de 1997 y el Decreto Reglamentario 879 de 1998, así mismo complementa la política de desarrollo económico y social para asegurar el mejoramiento de la calidad de vida de la población del municipio de Guaduas” (Guaduas, 2000).

El acuerdo 036 de 2000, clasifica los usos del suelo en el Municipio de Guaduas de la siguiente manera.





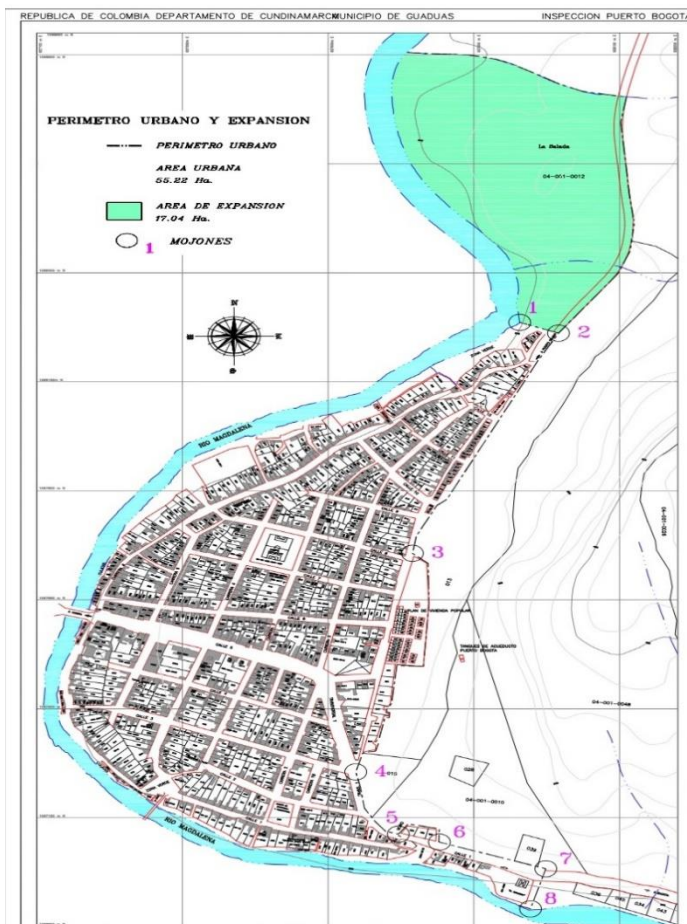
**Tabla 5:** Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de Guaduas.

<b>CLASIFICACIÓN DEL SUELO</b>	
De conformidad con lo previsto en el capítulo IV de la Ley 388 de 1997 el suelo del municipio de GUADUAS se clasifica en suelo urbano, de expansión urbana, sub-urbano y rural.	
<b>SUELO URBANO</b>	<b>Artículo 22.- SUELO URBANO.- Constituyen</b> esta categoría las áreas destinadas a usos urbanos que cuentan con infraestructura vial y redes primarias de acueducto, alcantarillado y energía que están delimitadas por el perímetro de servicios públicos. También forma parte de esta categoría de suelos LAS INSPECCIONES DE LA PAZ, GUADUERO y PUERTO BOGOTÁ.
<b>SUELO EXPANSIÓN URBANA</b>	<b>Artículo 23.- SUELOS DE EXPANSION URBANA.-</b> Constituyen esta categoría las áreas destinadas a crecimiento del área urbana y que serán habilitadas, desarrolladas, urbanizadas y edificadas durante la vigencia de este plan, En la cabecera municipal del municipio de Guaduas el área de expansión no se considera por cuanto el perímetro urbano que se determinó justifica las necesidades existentes. En Guaduoero de acuerdo a las expectativas de desarrollo se considera área de expansión, lo mismo que en Puerto Bogotá.
<b>SUELO RURAL</b>	<b>Artículo 24.- SUELO RURAL.</b> Constituyen esta categoría los suelos no aptos para el uso urbano y que estarán destinados a usos agrícolas, pecuarios, forestales, mineros y actividades análogas, tal como se presenta en el Mapa de reglamento de usos del suelo. Forma parte de este suelo también las áreas de protección las que se definen en el componente urbano y rural y que se encuentran delimitadas en el mapa de usos del suelo rural.
<b>SUELOS SUBURBANOS</b>	<b>ARTICULO 59. SUELOS SUBURBANOS.</b> Son áreas donde se interrelacionan los usos del suelo urbano con el rural y que pueden ser objeto de desarrollo con restricciones de uso de intensidad y densidad de manera que se garantice el autoabastecimiento de servicios públicos domiciliarios. Para el municipio de Guaduas se delimita este suelo sub-Urbano con fines recreacionales en el trayecto de la vía Guaduoero Guaduas en distancia de un Kilómetro y se encuentra delimitado en la cartografía de usos.

**Fuente:** Adoptado del acuerdo 036 del 2000

En virtud de que el caso de estudio, se ubica sobre la Inspección de Puerto Bogotá se relaciona a continuación la clasificación del suelo urbano y de expansión Urbana:





**Figura 4:** Clasificación Uso del suelo de Guaduas

**Fuente:** Plan de ordenamiento territorial, Acuerdo 026 del 2000

### **PBOT DEL MUNICIPIO DE PUERTO SALGAR ACUERDO N° 485 DE 2011:**

“A través del Acuerdo 149 de 2002, se aprueba la revisión y modificación del Plan Básico de Ordenamiento Territorial del municipio de Puerto Salgar. Este documento define los usos del suelo para las diversas áreas tanto urbanas como rurales, así como también establece las regulaciones urbanísticas pertinentes y propone planes adicionales para el desarrollo futuro del territorio municipal. (Salgar, 2011).





**Tabla 6:** Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de Puerto Salgar.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO	
<p><b>ARTICULO 12.</b> “El PBOT de Puerto Salgar de conformidad con lo establecido por los Artículos 30 al 35 de la Ley 388 de 1997, se clasifica los suelos de la siguiente manera: Suelo urbano, suelo de expansión urbana y suelo rural. Igualmente se determina el suelo de protección (el cual hace parte de los anteriores) y el suelo suburbano (el cual está localizado en áreas rurales), que se delimitan como aparece en el mapa de perímetro urbano-zona de expansión urbana-zona suburbana.”</p>	
<b>SUELO URBANO</b>	<p><b>ARTICULO 13. “Suelo urbano:</b> Constituyen el suelo urbano, las áreas del territorio municipal destinadas a usos urbanos por el plan de ordenamiento, que cuenten con infraestructura vial y redes primarias de energía, acueducto y alcantarillado, posibilitándose su urbanización y edificación, según sea el caso. Podrán pertenecer a esta categoría aquellas zonas con procesos de urbanización incompletos, comprendidos en áreas consolidadas con edificación, que se definan como áreas de mejoramiento integral en los planes de ordenamiento territorial.”</p>
<b>SUELO EXPANSIÓN URBANA</b>	<p><b>ARTICULO 17. “Suelo de expansión:</b> Es el constituido por la porción del territorio municipal destinada a la expansión urbana, que se habilitará para el uso urbano durante la vigencia del plan de ordenamiento, según lo determinado en el Programa de Ejecución. La determinación de este suelo esta ajustada a las previsiones de crecimiento de la ciudad y a la posibilidad de dotación con infraestructura para el sistema vial, de transporte de servicios públicos domiciliarios, áreas libres y parques y equipamiento colectivo de interés público o social.”</p>
<b>SUELO RURAL</b>	<p><b>ARTICULO 19. “Suelo Rural:</b> Constituyen esta categoría los terrenos no aptos para el uso urbano, por razones de oportunidad, o por su destinación a usos agrícolas, ganaderos, forestales, de explotación de recursos naturales y actividades análogas. Hacen parte de esta categoría los desarrollos no planificados por fuera de los perímetros urbano, de expansión urbano y la delimitación de centros poblados que se localicen en torno a corredores viales y corredores férreos, que como se señala no son aptos.”</p> <p><b>CENTROS POBLADOS: ARTICULO 20.</b> “El Sistema De Centros Poblados. El sistema de centros poblados del municipio de PUERTO SALGAR está conformado así: Centro urbano Local: Cabecera municipal de PUERTO SALGAR Centro urbano Local: Cabecera municipal de PUERTO SALGAR”</p>
<b>SUELO SUBURBANO</b>	<p><b>ARTICULO 21: “Suelo Suburbano.</b> Constituyen esta categoría las áreas ubicadas dentro del suelo rural, en las que se mezclan los usos del suelo y las formas de vida del campo y la ciudad, diferentes a las clasificadas como áreas de expansión urbana, que pueden ser objeto de desarrollo con restricciones de uso, de intensidad y de densidad, garantizando el autoabastecimiento en servicios públicos domiciliarios. Podrán formar parte de esta categoría los suelos correspondientes a los corredores urbanos inter-regionales.”</p>
<b>SUELO PROTECCIÓN DE</b>	<p><b>ARTICULO 23: “Suelo De Protección Definición Y Composición.</b> Constituido por las zonas y áreas de terrenos localizados dentro de cualquiera de las anteriores clases que por sus características geográficas paisajísticas o ambientales, o por formar parte de las zonas de utilidad pública para la ubicación de infraestructuras para la provisión de servicios públicos domiciliarios o de las áreas de amenazas y riesgo no mitigable para la localización de asentamientos humanos, tiene restringida la posibilidad de urbanizarse. Islas Quitafrio. Rayadero, Yerbabuena y Puerto Rojo, los Barrios primero de mayo y Antonio Nariño”</p>

**Fuente:** Adoptado del acuerdo municipal 485 de 2011





**Figura 5:** Mapa de clasificación de uso de suelo del Municipio de Puerto Salgar.

**Fuente:** Propia.

### **PBOT DEL MUNICIPIO DE HONDA ACUERDO N° 006 DE 2004:**

“Por el cual se adopta el Plan Básico de Ordenamiento Territorial del Municipio de Honda y de manera explícita los elementos que legalmente lo integran como: el Documento Técnico de Soporte, el Documento Resumen, la cartografía, los documentos anexos, el instrumento que orienta el uso, ocupación, tratamiento, manejo del suelo y desarrollo del Municipio de HONDA” (Honda, 2004).

En el artículo 14 se indica que el suelo municipal abarca una extensión de 30,486.12 hectáreas y se divide en tres categorías principales para delimitar las áreas del territorio según sus vocaciones de uso del suelo, considerando aspectos ambientales,





agropecuarios-forestales, turísticos, industriales y urbanos. Estas categorías son: Suelo Rural, Suelo Urbano y Suelo de Expansión Urbana”.

**Tabla 7:** Clasificación uso del suelo PBOT del Municipio de Honda.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO	
<b>SUELO RURAL</b>	Según el Artículo 15º del documento, se define el Suelo Rural como “aquellos terrenos ubicados dentro de los límites administrativos municipales que no son adecuados para uso urbano debido a que están destinados para actividades agrícolas, ganaderas, forestales, explotación permitida de recursos naturales y actividades similares. Estos terrenos sirven como base para llevar a cabo actividades relacionadas con la agricultura, la silvicultura, la cría de ganado y la agroindustria”
<b>SUELO URBANO</b>	El Artículo 16º del documento establece que el Suelo Urbano se refiere a “las áreas del municipio designadas para usos urbanos de acuerdo con el Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Estas áreas cuentan con la infraestructura vial necesaria y las redes básicas de servicios como energía, agua potable y alcantarillado, lo que permite su urbanización y construcción de edificaciones, según corresponda. También se incluyen en esta categoría aquellas zonas que están en proceso de urbanización, pero aún no están completamente desarrolladas, y que forman parte de áreas consolidadas con edificaciones designadas como zonas de mejoramiento integral en el Plan Básico de Ordenamiento Territorial. Estas áreas están delimitadas por la línea del perímetro urbano. En el caso del municipio de HONDA, el Suelo Urbano incluye la cabecera municipal, que tiene una superficie de 724 hectáreas, con 152 hectáreas adicionales designadas como suelo de protección.”
<b>SUELO EXPANSIÓN URBANA</b>	Según el Artículo 17º, se establece que el Suelo de Expansión Urbana “comprende los terrenos dentro del Territorio Municipal reservados para permitir la expansión del Suelo Urbano. Durante la vigencia del Plan Básico de Ordenamiento Territorial, estos terrenos serán habilitados para uso urbano, asignándoles usos de acuerdo con las necesidades de la población y la demanda de suelo para desarrollo urbano. Estos terrenos se integrarán al Suelo Urbano en el corto, mediano y largo plazo, según lo determine el plan de ejecución. La superficie total de esta categoría es de 347,1 hectáreas, incluyendo 88,37 hectáreas de suelo de protección”
<b>SUELOS SUBURBANOS</b>	En el ámbito del suelo rural, se identifican como suelo suburbano “aquellas zonas donde se entrelazan los usos y estilos de vida característicos tanto del entorno rural como del urbano, excluyendo las áreas designadas para la expansión de las ciudades. Estas áreas pueden ser objeto de desarrollo, aunque con limitaciones en cuanto a su uso, intensidad y densidad, con la condición de asegurar la autosuficiencia en servicios públicos domiciliarios, tal como lo estipulan la Ley 99 de 1993 y la Ley 142 de 1994. Dentro de esta categoría se pueden incluir los suelos que conforman los corredores urbanos interregionales. En total, abarcan una extensión de 170,03 hectáreas, de las cuales 21,03 hectáreas están destinadas a protección”

**Fuente:** Adoptado del Acuerdo 006 de 2004





## **NORMA DE USO DEL SUELO:**

Es la normativa que especifica las actividades permitidas en un área geográfica específica de acuerdo con lo establecido y regulado por la autoridad catastral correspondiente. (Distrital, Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital , 2019).

## **ASOCIACIONES PÚBLICO PRIVADAS – APP:**

Las Asociaciones Público-Privadas (APP) constituyen un instrumento que facilita la colaboración del sector privado en la provisión de bienes y servicios públicos ligados a infraestructuras. Estos acuerdos de largo plazo implican la distribución y traspaso de riesgos entre las partes involucradas, así como la determinación de los métodos de pago asociados con la disponibilidad y la calidad del servicio ofrecido. Existen dos modalidades de APP: aquellas iniciadas por el sector público y las promovidas por el sector privado.

La concepción conceptual del proyecto implica una colaboración entre la entidad pública y el sector privado. La financiación del proyecto puede provenir de fondos públicos, los ingresos generados por la explotación económica de la Asociación Público-Privada (APP), o una combinación de ambas fuentes. Las APP posibilitan la provisión y el mantenimiento a largo plazo de infraestructuras y servicios públicos, dentro de los parámetros acordados de disponibilidad y calidad, con el fin de brindar un servicio eficiente a los ciudadanos. De esta manera, las APP representan un mecanismo para fomentar la competitividad que el país necesita (Secretaría de planeación, 2013).

A partir de lo anterior, se puede deducir que estas asociaciones posibilitan la concesión de proyectos de infraestructura por un periodo de tiempo específico, con el





propósito de asegurar la disponibilidad de capital necesario para su construcción y ejecución. Esto garantiza el avance hacia la modernización de las obras y proporciona una financiación crucial para llevar a cabo los planes de desarrollo del país (Consejo Municipal de la Dorada, 2013)

### **CONTRATO DE CONCESIÓN:**

Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden (Ley 80,1993, Numeral 4 Artículo 32).

### **CONTRATO DE CONCESIÓN APP 003 DE 2014:**

Contrato de Concesión bajo esquema Asociación Público Privada N° 003-2014, suscrito entre concedente **AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA – ANI** y el concesionario **CONCESIÓN ALTO MAGDALENA S.A.S** con la finalidad de llevar a cabo la “Financiación, construcción, rehabilitación, mejoramiento, operación y mantenimiento





del Corredor Honda – Puerto Salgar – Girardot”, el cual se divide en 5 unidades funcionales de la siguiente manera: La primera UF que inicia en la Variante Flandes y concluye en Girardot, en la cual se llevó a cabo Construcción y Mejoramiento, la segunda unidad funcional desde Girardot hasta Guataquí ejecutando mejoramiento y construcción, la tercera unidad funcional empezando en Guataquí y finalizando en Cambao para realizar Mejoramiento y construcción, la Cuarta unidad funcional iniciando en Cambao hasta la inspección de Puerto Bogotá ejecutando construcción y mejoramiento y por último la Unidad Funcional 5 desde Puerto Bogotá culminando en el korán para desarrollar rehabilitación, construcción y mejoramiento.

Es importante destacar que el Concesionario tiene la responsabilidad principal según lo estipulado en el contrato de llevar a cabo todas las actividades requeridas para cumplir con las obligaciones establecidas en el Contrato y sus Apéndices Técnicos. Esto incluye particularmente lo especificado en el Apéndice Técnico 1, que detalla el alcance y las condiciones técnicas que guiarán la ejecución del Proyecto. (Infraestructura A.-A. N., 2014).

### **GESTIÓN PREDIAL:**

Se refiere a las acciones llevadas a cabo por el concesionario para cumplir con las obligaciones establecidas en el contrato de Asociación Público-Privada (APP), con el objetivo de obtener la titularidad y disponibilidad de los terrenos a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI). Estas actividades incluyen la realización de investigaciones técnicas, como el reconocimiento del territorio, la consulta catastral y la recopilación de datos, así como la identificación legal de los predios, como su historial





de propiedad, el registro catastral y factores socioeconómicos relevantes. (ANI A. N., 2014).

### **IDENTIFICACIÓN PREDIAL:**

Se trata de recopilar información y confirmar los aspectos físicos y legales de un terreno, mediante la realización de una inspección catastral y otros métodos de verificación, con el fin de identificar en documentos cartográficos y catastrales su ubicación, límites, tamaño, estructuras construidas y precisar el derecho de propiedad o posesión. (Distrital, Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital , 2019).

### **LONGITUD EFECTIVA PREDIAL:**

Se trata específicamente de la extensión del terreno necesaria para llevar a cabo las obras correspondientes de la Unidad Funcional. Esta medida se obtiene tomando los dos puntos del límite más cercano y paralelo al eje de la vía en cada predio disponible o adquirido, y trazando desde estos puntos dos líneas perpendiculares al eje de la vía.

La longitud efectiva del terreno será la distancia entre los dos puntos determinados por la intersección de las dos líneas perpendiculares del límite con el eje de la vía. (Infraestructura A. A., 2014).

### **UNIDAD FUNCIONAL:**

Cada una de las subdivisiones del proyecto representa un conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones necesarias para proporcionar servicios de manera





independiente, lo que le permite funcionar y operar de forma autónoma. (Infraestructura A. A., 2014)

### **AVALÚO COMERCIAL CORPORATIVO:**

Para llevar a cabo la adquisición de terrenos necesarios y sujetos a declaración de utilidad pública, es esencial realizar la determinación y valoración de dichas propiedades. Con el propósito de definir la inversión pública, el concesionario responsable seleccionará una entidad especializada en bienes raíces que cumpla con los requisitos establecidos en el apéndice técnico 7 y la normativa correspondiente, especialmente las resoluciones 620 de agosto de 2008 y 898 de agosto de 2014 emitidas por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC). Estas resoluciones detallan los procedimientos y metodologías aplicables a cada tasación encargada.

Los avalúos comerciales elaborados tienen una validez de un año a partir de su emisión, según lo establecido en el artículo 19 de la ley 1420 de 1998. Sin embargo, con el propósito de evitar procesos adicionales y posibles pérdidas patrimoniales, el artículo 9 de la ley 1682 de 2018 introdujo una modificación al párrafo 2 del artículo 24 de la ley 1682 de 2013, que indica que una vez que se ha notificado la oferta, el avalúo se considerará definitivo para efectos de la venta voluntaria (Ley 1682 de 2018, Art. 9). (ANI A. N., 2014).

### **METODOLOGÍA**

El estudio se realizará mediante una metodología secuencial que, a través de diversas etapas, permitirá recopilar, analizar y depurar la información necesaria para alcanzar los objetivos establecidos. Esto incluirá una comprensión inicial de la normativa





actual que regula las Asociaciones Público-Privadas (APP), así como el contrato de Concesión APP 003 firmado el 3 de septiembre de 2015. Además, se considerarán los planes de ordenamiento territorial de los municipios de Guaduas, Honda, La Dorada y Puerto Salgar, que constituyen la Unidad Funcional 5, objeto de estudio en este documento.

La metodología está estructurada en las siguientes fases:

### **FASE 1 RECOLECCIÓN DE LA INFORMACIÓN:**

Durante esta etapa, se llevará a cabo una interacción con la Concesión, solicitando la información considerada esencial para este estudio tanto a nivel primario como secundario. Además, se realizará una consulta de bases de datos que permitan acceder a la planificación territorial (EOT, PBOT, POT) de los municipios atravesados por el proyecto, con el fin de identificar las características más significativas de los terrenos necesarios.

### **FASE 2 ANÁLISIS DE LA INFORMACIÓN:**

Durante esta etapa, se examinará la información recopilada en la fase anterior, con el objetivo de identificar antecedentes tanto a nivel normativo como contractual. Además, se revisará el proceso de gestión predial llevado a cabo por el concesionario en la unidad funcional 5, con el fin de identificar las problemáticas evidenciadas durante la ejecución del contrato de concesión. Se buscará determinar el impacto social, cultural y demográfico que estas problemáticas hayan podido ocasionar.





### **FASE 3 PROPUESTAS DE MEJORAMIENTO:**

Basándose en el análisis efectuado en la etapa previa y en los conocimientos adquiridos en la planificación y gestión territorial, se plantean opciones que faciliten la mejora de la gestión predial realizada, actuando como referencia para proyectos viales futuros en el país. El objetivo es garantizar una gestión predial precisa, rápida y eficiente. Además, se elaborarán conclusiones y recomendaciones que podrán ser consultadas posteriormente por otros proyectos de infraestructura.

### **RESULTADOS**

#### **PROCESO DE ADQUISICIÓN EN EL CASO DE ESTUDIO**

En cumplimiento de las obligaciones establecidas en el Apéndice Técnico N° 7 de la ANI y en el contrato de concesión APP N°003 de 2014, suscrito entre las partes mencionadas, la Concesión, actuando como delegatario de la ANI, está encargada de llevar a cabo el proceso de adquisición predial. Este proceso implica la realización de todas las actividades necesarias para obtener la disponibilidad y titularidad de los predios requeridos para la ejecución de proyectos de infraestructura de transporte, de acuerdo con las disposiciones de las Leyes 388 de 1997, 1682 de 2013 (modificada por la 1742 de 2014) y 1882 de 2018.

La gestión predial constituye una de las primeras etapas en el desarrollo de proyectos de infraestructura, ubicándose en la fase preconstructiva. Es fundamental que esta etapa se lleve a cabo de manera eficaz y expedita para avanzar a la fase constructiva posterior. Es importante tener en cuenta que la disponibilidad predial del 40% es requisito para iniciar la fase constructiva, aunque esto no implica la adquisición





propiamente dicha de los predios, sino simplemente la disponibilidad de los mismos. Es esencial que la gestión predial se desarrolle de manera integral, cumpliendo con las siguientes fases:

1. **Identificación de áreas requeridas:** En esta etapa se deben elaborar los insumos prediales como: plano predial, ficha predial, inventario predial.
2. **Expedición de oferta formal de compra:** Durante esta etapa, corresponde al concesionario notificar de manera formal la oferta de compra a los titulares del derecho de dominio, que pueden ser propietarios o poseedores regularmente inscritos, así como a herederos identificados e indeterminados, según lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y Contencioso Administrativo. Posteriormente, los destinatarios de esta oferta tienen la facultad de aceptar o rechazar la negociación propuesta.
3. **Adquisición de los predios:** por enajenación voluntaria o expropiación por vía administrativa o judicial:
  - ✓ **Enajenación voluntaria:** Durante esta etapa, el propietario, ya sean herederos identificados o no, o el poseedor inscrito, acepta la oferta formal de compra presentada por el concesionario, dando inicio al proceso de negociación. Durante este proceso, se busca obtener la viabilidad para el permiso de intervención voluntaria. Luego, se procede a realizar la promesa de compraventa o la escritura pública correspondiente, lo que permite registrar la propiedad tanto en el





registro como en el folio de matrícula inmobiliaria, garantizando así la titularidad a favor de la Nación, lo que se conoce como el Folio ANI.

- ✓ **Expropiación judicial o administrativa:** En caso de que los verdaderos titulares del derecho de propiedad o el poseedor regular inscrito rechacen la negociación directa, se inicia el proceso de expropiación, ya sea judicial o administrativa, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 25 de la Ley 1682 de 2013. Durante esta fase, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) emite un acto administrativo. Posteriormente, dentro de los tres meses siguientes a la ejecutoria de la resolución de expropiación, se presenta una demanda ante el juez competente, según lo establecido en el Código General del Proceso. Se solicita la entrega anticipada al juez y se llevan a cabo todas las actividades y requerimientos necesarios para el curso del proceso. Finalmente, se obtiene una sentencia en la que el juzgado ordena la transferencia de dominio a favor de la ANI.

Después de repasar el proceso que debe seguirse en la gestión predial, se procederá a abordar cada uno de los objetivos establecidos al inicio de este documento.

Con respecto al primer objetivo, en el caso que estamos examinando, se han creado tablas para facilitar la recopilación de información, lo que ha permitido un estudio más preciso de los datos y, por ende, un análisis exhaustivo del estado actual del proceso de adquisición predial llevado a cabo por el concesionario en la Unidad Funcional 5. Esto nos ha permitido identificar las problemáticas que han surgido durante el desarrollo de este proceso.





En la primera etapa del análisis, centrada en la identificación del proyecto, se ha buscado definir los subsectores que componen la unidad 5, como se detalla en la tabla siguiente:

### Subsectores:

**Tabla 8:** Subsectores Unidad Funcional 5.

SUBSECTOR	RUTA NACIONAL	OBLIGACIÓN CONTRACTUAL	DESCRIPCIÓN	
			ORIGEN	DESTINO
5.1	50CN04	Construcción	Puerto Bogotá	Nuevo puente de Honda
5.2	4510	Rehabilitación y Mejoramiento	Honda	Glorieta Norcasia
5.3	50CN04	Operación	Nuevo puente de Honda	Nuevo puente de Honda
5.4	45CLB	Construcción	Glorieta Purnio	Glorieta Korán

Fuente: Propia

La Unidad Funcional N° 5 se compone de cuatro subsectores, delimitados de la siguiente manera: El subsector 5.1 abarca la ruta nacional N° 50CN04, donde el concesionario tiene la responsabilidad contractual, según lo estipulado en los apéndices técnicos 1 y 7, de llevar a cabo la construcción en dicho tramo, comenzando en el Sector de Puerto Bogotá y finalizando en el Nuevo puente de Honda. El segundo subsector, el 5.2, se encuentra en la ruta nacional N° 4510, y el concesionario está obligado contractualmente a realizar la Rehabilitación y Mejoramiento desde Honda hasta la Glorieta de Norcasia. El tercer sector, el 5.3, está situado en el Nuevo puente de Honda, en la ruta nacional 50CN04, donde al concesionario le incumbe ejecutar labores de operación. Por último, está el subsector 5.4, que se extiende desde la Glorieta de Purnio hasta la Glorieta del Korán en la ruta nacional 45 CLB, donde se debe llevar a cabo la construcción del corredor vial.





## Requerimiento predial:

*Tabla 9: Requerimiento predial por subsectores*

PREDIOS REQUERIDOS POR MUNICIPIO					
SUBSECTOR	MUNICIPIOS				TOTAL
	GUADUAS	HONDA	LA DORADA	PUERTO SALGAR	
5.1	86				<b>86</b>
5.2		2	42		<b>44</b>
5.3				2*	<b>2</b>
5.4	4		6	20	<b>30</b>
<b>TOTAL</b>	<b>90</b>	<b>2</b>	<b>48</b>	<b>22</b>	<b>162</b>

Fuente: Propia

Basándonos en los datos recopilados en la tabla previa, podemos calcular el número total de predios necesarios en la Unidad Funcional 5 para llevar a cabo el proyecto, según los estudios de trazado y diseño geométrico no objetados por la interventoría del proyecto. Según estos hallazgos, se determina que se requieren un total de 162 predios, de los cuales 86 están ubicados en el subsector 5.1 en el Municipio de Guaduas, lo que representa el 50% de los predios necesarios para la unidad funcional 5. Es esencial haber realizado una correcta identificación predial de cada uno de estos predios para evitar posibles sobrecostos para el concesionario, ya sea mediante un pago incorrecto a terceros que no sean los verdaderos titulares del derecho de dominio o al determinar incorrectamente las áreas físicas del inmueble objeto de compra, entre otras situaciones.

En el subsector 5.2, se encuentran dos propiedades en el Municipio de Honda y 42 en La Dorada, totalizando 44 predios que deben ser adquiridos. Por otro lado, en el subsector 5.3, hay dos propiedades que no fueron adquiridas por el concesionario, ya que la responsabilidad de su adquisición recayó en el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS),





debido a que este organismo estaba a cargo de la construcción del Nuevo Puente de Honda, el cual fue luego entregado al concesionario para su gestión correspondiente. Finalmente, en el subsector 5.4, se localizan 4 propiedades en el Municipio de Guaduas, 6 en La Dorada y 20 en Puerto Salgar.

### Área Requerida:

*Tabla 10: Área requerida para ejecución del proyecto*

SUBSECTOR	LONGITUD EFECTIVA	ÁREA REQUERIDA (m <sup>2</sup> )	ÁREA REMANENTE (m <sup>2</sup> )
5.1	4.07585	65,391.96	86.00
5.2	2.46007	46,619.48	44.00
5.3	0.35584	5,444.79	2.00
5.4	14.58509	834,946.28	30.00
<b>TOTAL</b>	<b>21.47685</b>	<b>952,402.51</b>	<b>162.00</b>

Fuente: Propia

Los datos de la tabla previa revelan que, aunque el subsector 5.1 cuenta con la mayor cantidad de predios necesarios en el corredor, no representa el mayor porcentaje de área requerida y longitud efectiva. Esto se debe a que los predios en el Municipio de Guaduas están organizados en lotes urbanos, lo que significa que sus áreas no son extensas en comparación con los predios del subsector 5.4, ubicados en los municipios de Guaduas, La Dorada y Puerto Salgar. Aunque en menor cantidad, estos últimos predios, al estar en zonas rurales, tienden a tener áreas más amplias, representando el 88% del área requerida de la unidad funcional y una longitud efectiva mayor.

Finalmente, se observa que hay un área remanente total de 162 metros cuadrados, que es el espacio de un predio que se determina como no desarrollable para ninguna actividad, ya sea por cumplir con parámetros legales, esquemas de





ordenamiento territorial básicos o por tratarse de áreas críticas o con riesgo ambiental, conforme a lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1682 de 2013.

### Naturaleza Jurídica de los predios:

*Tabla 11: Naturaleza Jurídica de los predios requeridos*

NATURALEZA JURIDICA			
SUBSECTOR	PÚBLICOS	PRIVADOS	TOTAL
5.1	5	81	86
5.2	17	27	44
5.3	0	2*	2*
5.4	3	27	30
<b>TOTAL</b>	<b>25</b>	<b>137</b>	<b>162</b>

\*Estos predios serán adquiridos por el INVIAS

Fuente: Propia

La tabla N° 11 evidencia que, de los 162 predios necesarios, 25 de ellos son propiedad de entidades públicas. Estos inmuebles, siendo de propiedad nacional, de una entidad territorial o de particulares, están designados para uso público, como calles, plazas, parques, puentes, caminos, carreteras, entre otros. (Distrital).





**Figura 6:** Titulares predios Públicos

**Fuente:** Adoptado de información suministrada por el Concesionario.

En consecuencia, de los 25 predios públicos identificados, se detallan sus características de la siguiente manera:

- 15 predios fiscales pertenecientes al Municipio de la Dorada.
- 5 predios baldíos urbanos que requieren titulación por parte del Municipio de Guaduas para convertirse en predios fiscales y luego ser transferidos a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI).
- 3 son propiedad del Instituto Nacional de Vías (INVIAS), por lo que no se requiere ninguna gestión adicional, ya que son propiedades estatales y están bajo la administración del Concesionario.
- 1 Predio Baldío Nacional y un predio Fiscal de la Agencia Nacional de Tierras.

En este contexto, en relación al terreno baldío nacional, designado internamente por el Concesionario como ALMA-5-0012, se describe como un terreno rural que forma





parte de los activos del Estado al encontrarse dentro de los límites territoriales y no contar con un propietario específico. (Derecho, s.f.)

En relación con las parcelas restantes, se nota que están clasificadas como de naturaleza jurídica privada, sumando un total de 138 parcelas privadas de las 162 necesarias. Estas parcelas son aquellas cuya propiedad pertenece a una persona física o jurídica de derecho privado, habiendo pasado de la propiedad estatal y teniendo un título de propiedad (ya sea original o derivado) que otorga la propiedad total a un individuo privado.

Hacen parte de esta categoría los siguientes:

- ✓ **Propiedad privada consolidada:** se predica de aquellos predios sobre los cuales se ha configurado el derecho real de dominio y su disposición, uso y goce es ejercida directamente por el titular del derecho o por tercero expresamente autorizado por este.
- ✓ **Propiedad privada no formalizada o en situación de informalidad:** se hace referencia a aquellos predios que, si bien están en dominio de una persona natural o jurídica de derecho privado, sobre estos, se ha configurado un derecho incompleto que requiere de ciertas acciones para formalizar la titularidad de la propiedad (tierras, 2022)

### **Clasificación del Suelo:**

Según lo establecido en el contexto teórico, es necesario definir específicamente para cada municipio las categorías de clasificación del suelo, junto con otras





características normativas. Por lo tanto, a continuación, se presentan detalladamente las clasificaciones de suelo para cada municipio:

**Tabla 12:** Clasificación del suelo La Dorada.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO LA DORADA				
SUBSECTOR	RURAL	SUBURBANO	URBANO	TOTAL
5.2	6	2	34	42
5.4	6			6
<b>TOTAL</b>	<b>12</b>	<b>2</b>	<b>34</b>	<b>48</b>

Fuente: Propia

**Tabla 13:** Clasificación del suelo Guaduas.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO GUADUAS				
SUBSECTOR	PROTECCIÓN	RURAL	URBANO	TOTAL
5.1	1	6	79	86
5.4		4		4
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>79</b>	<b>90</b>

Fuente: Propia

**Tabla 14:** Clasificación del suelo Puerto Salgar.

CLASIFICACIÓN DEL SUELO PUERTO SALGAR		
SUBSECTOR	RURAL	TOTAL
5.3	2*	2*
5.4	20	20
<b>TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>22</b>

\* Predios sobre los cuales no se requiere gestión predial INVIAS

Fuente: Propia

**Tabla 15:** Clasificación del suelo Honda

CLASIFICACIÓN DEL SUELO HONDA			
SUBSECTOR	RURAL	URBANO	TOTAL
5.2	1	1	2
<b>TOTAL</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>

Fuente: Propia





Una vez revisados los Planes de Ordenamiento Territorial actualizados para cada municipio que conforma la Unidad Funcional 5, se puede observar que de los 162 predios requeridos en total, según las tablas proporcionadas previamente y desglosadas por municipio, se distribuyen de la siguiente manera: 114 predios están situados en áreas urbanas, representando el 70% del total requerido; 45 propiedades se encuentran en zonas rurales, constituyendo el 27% del número total de predios necesarios; además, 2 predios están localizados en áreas suburbanas, lo que corresponde al 1.9%; por último, hay 1 predio en una zona de protección, representando el 1,1% restante.

### Permisos de Intervención Voluntario:

**Tabla 16:** Permisos de Intervención suscritos en el caso de estudio.

SUBSECTOR	PERMISOS DE INTERVENCIÓN VOLUNTARIA FIRMADOS
5.1	63
5.2	43
5.3	2*
5.4	25
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>

Fuente: Propia

Basándose en los datos proporcionados por el concesionario, se observa que de los 162 predios requeridos, únicamente 133 cuentan con el permiso de intervención voluntario. Este permiso es de vital importancia para alcanzar el requisito del 40% de la longitud efectiva predial necesario para iniciar las obras en cada una de las unidades funcionales.

La definición del Permiso de Intervención Voluntario se encuentra en el artículo 27 de la Ley 1882 de 2018. Este documento, suscrito por la entidad y el titular de los





derechos reales inscritos en el folio de matrícula, el poseedor regular o los herederos determinados del bien, permite pactar la intervención voluntaria del inmueble sujeto a adquisición o expropiación. Una vez acordado, este permiso se vuelve irrevocable (Ley 1882 de 2018, Art. 27).

### Tipo de Gestión Predial:

Tabla 17: Tipo de Gestión Predial adelantada.

SUBSECTOR	VOLUNTARIA	EXPROPIACIÓN	CESIÓN	OTROS
5.1	71	10	0	5
5.2	22	5	15	2
5.3	0	0	0	2
5.4	20	5	1	4
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>20</b>	<b>16</b>	<b>13</b>

Fuente: Propia

En la Unidad Funcional 5, la mayoría de la adquisición predial se realizó mediante enajenación voluntaria, que implica la transferencia voluntaria de derechos reales de propiedad de un patrimonio a otro. Un total de 113 predios, representando el 69,7% de la gestión predial de esta unidad funcional, fueron adquiridos de esta manera. Estos predios están principalmente ubicados en Puerto Bogotá, subsector 5.1. En esta zona, el concesionario brindó apoyo legal a los propietarios, facilitando procesos de sucesiones ilícitas para lograr acuerdos voluntarios de adquisición.

Por otro lado, 20 predios iniciaron procesos de expropiación judicial de acuerdo con lo establecido en la sección 5.10 del apéndice N° 7, ya que los intentos de enajenación voluntaria fracasaron. Estos predios representan el 13,5% del total. De estos 20 predios, 11 ya tienen sentencia y folio ANI, mientras que 9 procesos están activos a la espera de sentencia. Además, hay 16 predios cuya adquisición se realizará por cesión,





lo que equivale al 10,7% del total, y el 6,1% de los predios están bajo la titularidad de INVIAS.

Dadas estas cifras, se detallan en cada subsector los predios cuyos procesos de adquisición predial presentan condiciones particulares, como se indica en la tabla como "otros".

**Subsector 5.1:**

- Se encuentran 5 predios Baldíos Urbanos que deben ser titulados por el Municipio de Guaduas

**Subsector 5.2:**

- Corresponden a 2 predios de propiedad del Instituto Nacional de Vías – INVIAS, sobre los cuales no se deberá adelantar gestión predial, pero si la administración y custodia de estos.

**Subsector 5.3:**

- Se encuentran 2 predios de propiedad privada, pero sobre los cuales el INVIAS se encuentra efectuando la Adquisición predial.

**Subsector 5.4:**

- Corresponden a 2 predios de la ANT
- 1 predio del INVIAS sobre el cual no se deberá adelantar gestión predial, pero si la administración y custodia de este.





- Se encuentran 2 predios de propiedad de un privado en proceso de extinción de dominio, por lo cual el administrador es la SAE, se encuentra pendiente de enajenación temprana.

### Predios Adquiridos:

**Tabla 18:** Predios Adquiridos Unidad Funcional 5

SUBSECTOR	VOLUNTARIA	EXPROPIACIÓN	CESIÓN	TOTAL
5.1	71	7	0	<b>78</b>
5.2	22	2	15	<b>39</b>
5.3	0	0	0	<b>0</b>
5.4	20	2	1	<b>23</b>
<b>TOTAL</b>	<b>113</b>	<b>11</b>	<b>16</b>	<b>140</b>

Fuente: Propia

Después de revisar toda la información proporcionada por el concesionario, se ha determinado que hasta la fecha se han adquirido 140 de los 162 predios requeridos para esta unidad funcional. De estos, 113 fueron adquiridos mediante enajenación voluntaria, 11 a través de expropiación judicial y 16 por cesión, términos que ya se han explicado anteriormente. Por consiguiente, se establece que la unidad funcional N° 5 ha completado un 86,4% de la adquisición predial total, dejando un saldo pendiente del 13,6% por adquirir. Es importante señalar que han transcurrido 10 años desde la adjudicación del contrato de concesión en 2014, y han pasado 4 años desde la etapa de operación. Esta demora resulta preocupante ya que obstaculiza la gestión predial y puede conducir a incumplimientos contractuales.

### Predios Pendientes de Adquirir

**Tabla 19:** Predios Pendientes de adquirir Unidad Funcional 5





SUBSECTOR	EXPROPIACIÓN	OTROS	TOTAL
5.1	3	5	8
5.2	3	2	5
5.3	0	2	2
5.4	3	4	7
<b>TOTAL</b>	<b>9</b>	<b>13</b>	<b>22</b>

Fuente: Propia

Según el esquema proporcionado previamente, se detalla por subsector la cantidad de predios que aún están pendientes de adquirir en la Unidad Funcional 5, lo que equivale a un total de 22 predios, representando el 13,6% del total requerido.

Entre estos, hay 9 predios pendientes de adquisición mediante expropiación judicial, para los cuales se disponen de los siguientes datos:

- 1 predio se encuentra en trámites de radicación de la demanda de expropiación judicial.
- 6 predios están al despacho para que el Juez de conocimiento se pronuncie sobre las actuaciones procesales efectuadas.
- 1 predio cuenta con fecha programada de Audiencia de interrogación de perito y fallo de conformidad al artículo 399 del Código General del Proceso – CGP.
- 1 predio cuenta con Sentencia de Expropiación a favor de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, sin embargo, ante el cambio del valor comercial del predio requerido, fue presentado recurso de apelación el cual se encuentra en alzada ante el Tribunal de Manizales.





Igualmente, se tiene un grupo de 13 predios que, como se mencionó anteriormente en el apartado sobre el tipo de gestión predial, presentan ciertas particularidades que han retardado el proceso de gestión predial, impidiendo su adquisición. Por esta razón, el Concesionario notificó las causas respectivas para la configuración de un Evento Eximente de Responsabilidad, las cuales fueron oficialmente declaradas mediante un acta firmada por ambas partes, dado que las acciones pendientes están sujetas a los plazos de terceros.

## **PROBLEMATICAS Y POSIBLES SOLUCIONES PARA MEJORAR LA GESTIÓN PREDIAL**

A partir del análisis de los datos y de conformidad con la información aportada por el concesionario se tiene que los predios identificados como **ALMA-5-0253, ALMA-5-0254, ALMA-5-0258, ALMA-5-0259 Y ALMA-5-0266**, están identificados como Baldíos Urbanos o Fiscales, que a lo largo de la gestión han presentado dificultades, ya que los mismos debían ser titulados a favor del Municipio de Guaduas, para así luego ser adquiridos por el Concesionario para la ejecución del proyecto.

En el año 2018 se emitieron por parte del Concejo Municipal las Resoluciones para la titulación de 4 de los 5 predios mencionados, pero se evidenció que al momento de materializar las coordenadas, estas no correspondían a la realidad física y material de los predios, esto generó un impedimento para continuar con el proceso de adquisición, ya que hasta que no se subsane este desacuerdo, no se podrá llevar a cabo por parte del concesionario la elaboración de los insumos técnicos y jurídicos que permitan la adquisición predial a favor de la ANI.





Con base a lo anterior, es de recalcar que el concesionario ha ejecutado todas las actividades tendientes y necesarias con la finalidad de agilizar el proceso de adquisición tanto, que ha sido reiterativo en varias ocasiones tanto con el municipio como con otras entidades.

A partir de lo mencionado se puede establecer que el Concesionario ante la demora de las Administraciones Municipales de efectuar la corrección de las coordenadas, podrá evaluar la posibilidad de solicitar ante el gestor catastral un trámite catastral con efecto registral - cabida y linderos, de conformidad a lo definido en el artículo 26 de la Ley 1682 de 2013 establece que:

**“ARTÍCULO 26.** Actualización de cabida y linderos. En caso de que, en el proceso de adquisición o expropiación de inmuebles necesarios para la realización de proyectos de infraestructura de transporte, se requiera la actualización de cabida y/o linderos, la entidad pública, o quien haga sus veces, procederá a solicitar dicho trámite ante el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) o la autoridad catastral correspondiente” (Ley 1682, 2013)

Lo anterior, para registrar en el folio de matrícula la caracterización de las colindancias y áreas de los predios del municipio; cuando surta dicho trámite se podrá continuar con cada etapa de la gestión predial y solicitar conjuntamente a la administración municipal el acuerdo municipal que faculte al alcalde para la cesión onerosa de los predios.

Sobre este mismo sector una vez revisado el geo portal del gestor catastral y ante los datos revisados, se observa un desplazamiento de la base cartográfica, tal y como se ilustra a continuación:





*Figura 7: Desplazamiento de la base Catastral de Puerto Bogotá*

Fuente: Tomado del geo portal de la ACC <https://www.acc.gov.co/#/geoportal>

Razón por la cual, es importante buscar el acercamiento que permita realizar mesas de trabajo con la entidad catastral, con el fin de generar la actualización y formación de la cartografía de la Inspección de Puerto Bogotá, evitando incurrir en errores al tomar como referencia los datos reportados en dicho aplicativo.

Por otra parte se identificó que fueron adquiridos 15 predios mediante cesión de los cuales se identifican internamente como **ALMA-5-0048, ALMA-5-0075, ALMA-5-0080, ALMA-5-0124, ALMA-5-0125, ALMA-5-0126, ALMA-5-0127, ALMA-5-0128, ALMA-5-0129, ALMA-5-0130, ALMA-5-0131, ALMA-5-0132, ALMA-5-0133, ALMA-5-0134 Y ALMA-5-0135**, de acuerdo a lo que reza el artículo 36 de la ley 1682 de 2013 en lo que respecta a cesión de inmuebles entre entidades públicas, donde “los predios cuyo titular de dominio sean entidades públicas y que sean requeridos para desarrollar





proyectos de infraestructura se deben ceder al concesionario o entidad responsable del proyecto de infraestructura” (Ley 1682 de 2013, Art. 36).

Dicha cesión se hizo a título oneroso, ya que casi siempre surge esta característica, los municipios presentan limitantes y barreras y ante esto el Concesionario para aligerar y ser mucho más eficiente en la adquisición predial decidió cuantificar el valor de los predios y pagarlos a la Administración Pública.

Lo anterior permite evidenciar una problemática de tipo financiero, ya que estos predios, probablemente en la factibilidad del proyecto, fueron contemplados como gratuitos, generando agotamiento en los recursos de la subcuenta predial, afectando sustancialmente la gestión predial y los indicadores de cumplimiento.

En el subsector 5.3 se encuentran los predios identificados internamente como **ALMA-5-0114 y ALMA-5-0115**, los cuales corresponden a los accesos al Nuevo Puente de Honda, sobre los cuales no se requiere adelantar Gestión Predial, debido a que la misma corresponde contractualmente al INVIAS, sin embargo, el Concesionario deberá solicitar de manera periódica el estado de la negociación de estos predios, ya que si bien es cierto no existe una obligación predial, los predios si hacen parte del área de utilidad pública y se encuentran sobre un punto de interconexión vital del proyecto .

En el subsector 5.4 se encuentran 4 predios que poseen limitaciones y/o condiciones especiales lo cual ha imposibilitado al Concesionario finalizar la adquisición:

1 predio identificado como **ALMA-5-0105** cuyo titular de derecho de dominio es la Agencia Nacional de tierras-ANT, sobre el cual a la fecha no se ha logrado la adjudicación del mismo, ya que el Concesionario es una entidad con naturaleza privada y que si bien es cierto que tiene delegación por parte de la ANI, carece de legitimidad dentro del





proceso de adjudicación, ya que la entidad que debe solicitar dicha adjudicación es directamente la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, lo anterior, debido a que de acuerdo al artículo 2.2.4.3 del decreto 1071 de 2015, este tipo de requerimientos debe ser efectuado directamente entre entidades públicas:

“Las entidades públicas interesadas en adquirir los inmuebles fiscales o la porción de ellos, podrán requerir su entrega a las entidades propietarias previa identificación, cabida y linderos del inmueble. Para tal efecto, las entidades públicas propietarias procederán a la respectiva transferencia a título gratuito dentro de un término máximo de tres (3) meses siguientes al requerimiento formulado por la entidad interesada, atendiendo al orden de recibo de la solicitud.” (Decreto 1071, 2015).

Como resultado de lo anterior, el concesionario solicitó la declaratoria de un evento eximente de responsabilidad, ante la imposibilidad de adquirir el predio.

2 predios identificados como **ALMA-5-0100** y **ALMA-5-0101** se encuentran bajo la administración de la Sociedad de Activos Especiales-SAE, y tienen una circunstancia específica ya que su adjudicación no se ha efectuado a la fecha debido a que se encuentra pendiente una mutación catastral en los FMI asignados para la enajenación temprana.

Aunando en lo descrito, el Concesionario deberá ser reiterativo ante la SAE como administradora del FRISCO, con la finalidad de que se dé celeridad al trámite catastral mediante impulsos al gestor correspondiente, teniendo en cuenta que pueden surtir cambios en la naturaleza jurídica de los inmuebles ante una posible terminación de los procesos de extinción de dominio adelantados por la Fiscalía.





## CONCLUSIONES

- En el transcurso del proyecto, se evidenció que es de vital importancia que la gestión predial de los proyectos de infraestructura vial, se ejecuten en su totalidad teniendo como eje central el ordenamiento territorial, para así evitar sobrecostos para la entidad y posibles controversias con los propietarios y otros durante el desarrollo de la gestión predial, como a futuro.
- Se pudo observar que, a 10 años de la firma del contrato de concesión, el proceso de gestión predial de la Unidad Funcional 5, se encuentra en un 86,4% de su ejecución, lo que permite analizar que es de suma importancia, conocer las posibles limitaciones que se pueden presentar previo al inicio del desarrollo del proyecto, al igual los planes de ordenamiento territorial vigentes para cada uno de los municipios que conecten y toda el marco normativo, ya que de esto dependerá una gestión predial exitosa y permitirá trazar medidas para la mitigación de dichos obstáculos.
- Una vez revisados los planes de ordenamiento territorial de los municipios que conforman la unidad funcional 5 del proyecto, se pudo detectar que gran parte de los mismos se encuentran desactualizados de conformidad a la ley 388 de 1997; lo que trae como consecuencia que dicha normatividad se quede corta en la actualidad, ya que no corresponde a nivel físico, espacial y geográfico con el territorio a hoy, al igual se detectó que el uso de suelo predominante en la región es agropecuario con características agroforestales, por otra parte en sectores como puerto Bogotá fue posible detectar un desfase de la información geográfica que reposa en el gestor catastral (ACC), generando inconvenientes en la elaboración de insumos primarios como lo es la ficha predial.





- Se evidencia que debido a situaciones jurídicas y técnicas adversas que versan sobre los inmuebles requeridos, estas limitan a obtener la disponibilidad de los predios, y por consiguiente atrasan el inicio de las obras, lo cual conlleva a tener sobrecargas en el proyecto por no iniciar oportunamente las obras; aunado a la imposición de millonarias multas al concesionario por el retraso en el calendario de obra.
- La correcta identificación predial y catastral es crucial para evitar retrasos en la adquisición predial, ya que a partir del caso objeto de estudio de los 162 predios requeridos, 86 se encuentran en el Municipio de Guaduas, conformando así el 50% del total de la Unidad Funcional 5, lo que arroja una alta concentración de adquisiciones en esta área en particular. A partir de ello se evidencia que la adquisición predial en diferentes subsectores muestra diferencias tanto en cantidad, como en ubicación de los predios, lo que insinúa la necesidad de trazar estrategias diferenciadas para cada uno de los subsectores que conforman cada una de las unidades funcionales.
- Se evidencia que en la Unidad funcional 5, la titularidad de los predios públicos está en cabeza de diferentes entidades, lo cual conlleva a que es esencial que se ejecute una coordinación con las mismas ante los posibles imprevistos y situaciones adversas para así lograr un proceso exitoso, acertado y ágil.
- En lo que respecta a los permisos de intervención faltantes, se constata la necesidad de mejorar los procesos de negociación y adquisición de permisos.





## RECOMENDACIONES

- Es de vital importancia realizar una actualización a los (PBOT) de los municipios que hacen parte de la Uf 5, ya que a la fecha han pasado 24 años de su elaboración, en el caso de Guaduas y Honda, por lo que es pertinente generar una revisión de los mismos y ajustarlos a las condiciones actuales del suelo y así llevar a cabo una gestión predial exitosa y evitar conflictos.
- Se deberá actualizar el levantamiento catastral de la inspección de Puerto Bogotá del municipio de Guaduas, teniendo en cuenta que los polígonos catastrales no corresponden a la realidad física y material de los predios.
- Se sugiere que se contrate personal idóneo y competente tanto en las entidades descentralizadas del gobierno, como en los Concesionarios para así ejecutar un correcto análisis tanto del ordenamiento territorial, como normativo y técnico, lo que garantizara la efectividad, celeridad y resultados profesionales en cada una de las tareas que se realizan dentro del marco de la gestión predial. Así mismo al ser profesionales aptos y con bases fuertes ayudará a la minimización de riesgos futuros, mejorando la eficiencia y la optimización de recursos en cada una de las tareas que se desarrollen durante las etapas de la enajenación.
- Es relevante que los despachos judiciales den cumplimiento a los términos establecidos en la norma, ya que sus demoras conllevan a dilaciones indebidas durante el curso del proceso, lo que afecta de manera negativa a los concesionarios y al estado, generando sobrecostos en el desarrollo de la gestión predial.





## BIBLIOGRAFIA

Aguirre, E.P. & Rozo, S.I.(2014). La Adquisición De Predios Por Utilidad Pública: Un Camino O Un Tropiezo En Colombia En La Aplicación Del Derecho La Ciudad. Trabajo de grado para optar el título de Especialista en Derecho Urbanístico. Universidad Javeriana.

<https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/41164/Monograf%C3%ADa%20U.%20Javeriana%201.pdf?sequence=1>

Alcaldía mayor de Bogotá ( 2023) Guía con recomendaciones para la adquisición predial

[https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/mg48\\_manual\\_de\\_reconocimiento\\_predial.pdf](https://observatorio.dadep.gov.co/sites/default/files/documentos/mg48_manual_de_reconocimiento_predial.pdf)

Alcaldía de Bogotá (2024) Enajenación voluntaria de inmuebles

<https://bogota.gov.co/servicios/guia-de-tramites-y-servicios/enajenacion-voluntaria-de-inmuebles>

ANI, A. N. (2014). Apéndice Técnico.

ANI, A. N. (2014). Apéndice técnico 7 - Gestión predial.

Cardona, J. (9 de septiembre de 2020). Financiación de los proyectos de infraestructura vial 4G

<https://revista.fasecolda.com/index.php/revfasecolda/article/view/99/94>

Congreso nacional de la república (18 de julio de 1997) Ley 388 de 1997

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=339>





Congreso nacional de la república (2013) Ley 1682 de 2013

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=55612>

Congreso de la República de Colombia (28 de octubre de 2023). Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. [Ley 80 de 1993].

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=304>

Consejo Municipal de la Dorada (2013) *Acuerdo 038 de 2013*. Dorada.

[https://altomagdalenamy.sharepoint.com/personal/auxiliar\\_altomagdalena\\_com\\_co/Documents/INFORMACION/INFORMACION%20MUNICIPIOS/PBOT%202013%20LA%20DORADA/PROYECTO%20DE%20ACUERDO/acuerdo-038-de-2013-pbot-.pdf?CT=1716910544665&OR=ItemsView](https://altomagdalenamy.sharepoint.com/personal/auxiliar_altomagdalena_com_co/Documents/INFORMACION/INFORMACION%20MUNICIPIOS/PBOT%202013%20LA%20DORADA/PROYECTO%20DE%20ACUERDO/acuerdo-038-de-2013-pbot-.pdf?CT=1716910544665&OR=ItemsView).

Consejo Municipal de Guaduas, (2000). *Acuerdo 036 del 2000*. [https://www.guaduas-](https://www.guaduas-cundinamarca.gov.co/planes/acuerdo-036-de-2000-plan-basico-de-ordenamiento-territorial)

[cundinamarca.gov.co/planes/acuerdo-036-de-2000-plan-basico-de-ordenamiento-territorial](https://www.guaduas-cundinamarca.gov.co/planes/acuerdo-036-de-2000-plan-basico-de-ordenamiento-territorial)

Consejo Municipal de Honda, (2004). *Acuerdo 006 del 2004*.

<https://www.camarahonda.org.co/wp-content/uploads/2015/06/PBOT.-HONDA-ACUERDO-N%209AMERO-006-DE-2004.pdf>

Consejo Municipal de Puerto salgar (2011). Acuerdo 485 de 2011

<http://www.puertosalgar-cundinamarca.gov.co/planes/plan-basico-de-ordenamiento-territorial-pbot>

Derecho, M. d. (s.f.). *Ministerio de Justicia y del Derecho*. Obtenido de

<https://www.minjusticia.gov.co/programasco/LegalApp/Paginas/%20BFC%20%20B3mo-puedo-saber-si-un-predio-rural-es-bald%20%20Do-privado.aspx#:~:text=Bald%20%203A%20Terreno%20rural%20que%20for>





[ma,ha%20tenido%20un%20due%C3%B1o%20particular.&text=Bienes%3A%20Son%20todas%20las%20cosas,pueden%20ser%20objeto%20de%20apropiaci%C3%B3n.](#)

Distrital, U. A. (2019). Unidad Administrativa Especial de Catastro Distrital . Obtenido de <https://www.catastrobogota.gov.co/glosario-catastral/bienes-de-uso-publico>

Editor general. (23 de noviembre de 2018). *coalición regional*. Obtenido de Problemáticas en proyectos APP en Colombia: El caso de las vías 4G: <https://www.coalicionregional.net/problematicas-en-proyectos-app-en-colombia-el-caso-de-las-vias-4g/>

García R. (2020). Problemática ambiental y de adquisición predial en la Concesión Vía Perimetral del Oriente de Cundinamarca APP N° 002 del 8 de septiembre de 2014. Trabajo de grado para optar el título de especialización en Gestión Territorial y Avalúos. Universidad Santo Tomás.

IDU. (01 de abril de 2024). Gestión Predial y Reasentamiento Social. Obtenido de <https://www.idu.gov.co/web/content/6293/>

Instituto Geográfico Agustín Codazzi (2024). *Colombia OT*.

<https://www.colombiaot.gov.co/>

Instituto Geográfico Agustín Codazzi. (2024). Colombia en Mapas

INCODER - Instituto Colombiano de Desarrollo Rural – Colombia (2014) Acuerdo 349 de 2014

[https://www.redjurista.com/Documents/acuerdo\\_349\\_de\\_2014\\_incoder\\_-\\_instituto\\_colombiano\\_de\\_desarrollo\\_rural.aspx#/](https://www.redjurista.com/Documents/acuerdo_349_de_2014_incoder_-_instituto_colombiano_de_desarrollo_rural.aspx#/)





Infraestructura, A. A. (2014). Guía de adquisición predial. Bogotá.

Infraestructura, A.-A. N. (2014). Contrato de concesión parte especial. En A.-A. N.

Infraestructura, Contrato de concesión parte especial.

Molina, J. (2021). manual de Gestión predial del IDU.

<https://es.scribd.com/document/610323073/Manual-de-Gestion-Predial>

Pastrana, A. (2017). Propuesta de alternativa para mitigar la gestión predial en proyectos de infraestructura vial en Colombia. Bogotá: Universidad Católica de Colombia. Obtenido de

<https://repository.ucatolica.edu.co/server/api/core/bitstreams/26aa9e31-d7bb-455e-879e-dcd4c591a93c/content>

Quiñonez G., J.C. (2020). Contratos de asociación público-privada e infraestructura de transporte. Legis. [legis.com.co/contratacion-de-asociacion-publica-y-privada-e-infraestructura-de-transporte/p](https://legis.com.co/contratacion-de-asociacion-publica-y-privada-e-infraestructura-de-transporte/p)

Secretaria de hábitat, Alcaldía de Bogotá (2023) Guía con recomendaciones para la gestión predial <https://observatoriohabitat.org/wp-content/uploads/2023/12/Guia-gestion-y-adquisicion-predial.pdf>

Tierras, A. N. (2022). Caracterización preliminar de predios según su naturaleza jurídica. Bogotá.

Ventanilla única empresarial (2024) Consulta del uso de suelo Honda <https://www.vue.gov.co/tramites-y-consultas/consulta-de-usos-de-suelo/honda>

